Boletín de Derecho Aeronáutico

Año 1 N° 2

Abril-Junio 2016

Normativa y jurisprudencia venezolana

Selección, recopilación y notas por:
Antonio Silva Aranguren y
Gabriel Sira Santana

cidep
Centro para la Integración y el Derecho Público

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO

Caracas, 2016

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO
Año 1 N° 2
(abril-junio 2016)

Normativa y jurisprudencia venezolana

© Centro para la integración y el Derecho Público
Boletín de derecho aeronáutico

HECHO EL DEPÓSITO DE LEY
Depósito Legal N° ppi201603DC805
ISSN 2610-8062

2016, Publicación trimestral

Selección, recopilación y notas por: Antonio Silva Aranguren y Gabriel Sira Santana.

En la sección normativa se han transcrito textualmente los actos publicados en la Gaceta Oficial, durante el periodo analizado, que guardan relación con el derecho aeronáutico.

En la sección jurisprudencia se han extraído de los fallos dictados por el Poder Judicial, durante el período analizado, los argumentos del juzgador considerados de valor para el derecho aeronáutico.

Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP)
Avenida Santos Erminy, Urbanización Las Delicias, Edificio Park Side, Oficina 23, Caracas, Venezuela
E-mail: contacto@cidep.com.ve
http://cidep.com.ve | http://cidep.online

Centro para la Integración y el Derecho Público

Fundado en enero de 2005, en la ciudad de Caracas, el Centro para la Integración y el Derecho Público (CIDEP) es una sociedad civil dedicada al derecho público y los aspectos jurídicos de los procesos de integración regional.

El CIDEP desarrolla principalmente actividades de investigación y divulgación. Como parte de ellas, diseñó y coordina un Diplomado en Derecho Aeronáutico, que en la actualidad se dicta en la Universidad Monteávila de Caracas.

La Dirección General del CIDEP corresponde a Jorge Luis Suárez Mejías y la Dirección Ejecutiva a Antonio Silva Aranguren.

Antonio Silva Aranguren

Director Ejecutivo del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Profesor en la Universidad Central de Venezuela, Universidad Católica Andrés Bello y Universidad Monteávila. Estudios de doctorado en la Universidad Complutense de Madrid, en la que recibió además el título de Magister en Derecho Comunitario Europeo. Abogado y Especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela.

Gabriel Sira Santana

Investigador del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador de Logística del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Abogado de la Universidad Central de Venezuela, en la que cursa la Especialización en Derecho Administrativo.

ÍNDICE

NORMATIVA

Presidencia de la República

Decreto N° 2.341, mediante el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencia Ilícita……11

Decreto N° 2.342, mediante el cual se dicta el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencia Ilícita……..……17

Decreto N° 2.343, mediante el cual se dicta el Plan Nacional de Facilitación……75

Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas

Resolución N° 45, mediante la cual se aprueba la actualización e implementación del sistema de tarifas para los trámites, derechos aeronáuticos y servicios prestados por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, así como en los aeropuertos administrados por la Empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A……...……119

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDA-398-16, mediante la cual se dictan las Condiciones Generales del Transporte Aéreo……..……172

Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDA-343-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos y Aeropuertos (RAV 107)……227

Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-345-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Certificación de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil (RAV 112)…352

Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-386-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Seguridad en las Operaciones de Carga, Correo, Provisiones y Suministros en la Aviación Civil (RAV 109)……..450

Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDA-412-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Inspección y Fiscalización en Materia de Facilitación (RAV 9)……...563

Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-417-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Seguridad de Aeronaves en la Aviación Civil (RAV 108)……634

Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDI-425-16, mediante la cual se dicta el Reglamento Interno de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil……771

JURISPRUDENCIA

Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia

La Administración Aduanera ejerce su potestad sobre los medios de transporte destinados a la movilización y traslado de mercancías o personas que sean objeto de tráfico internacional por vía aérea. N° 0547 del 23-05-2016 (caso: Transporte Marítimo Maersk Venezuela, S.A. v. Gerencia de la Aduana Principal Marítima de Puerto Cabello de SENIAT)……796

Los Juzgados Superiores de lo Contencioso Administrativo Regionales son el órgano jurisdiccional competente para conocer de acciones interpuestas por el personal aeronáutico perteneciente al Cuerpo de Navegación Aérea con ocasión de una relación de empleo público. N° 0601 del 13-06-2016 (caso: Alides Rafael Aguirre Jaramillo v. Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz)……797

La Administración Aduanera ejerce su potestad sobre los medios de transporte destinados a la movilización y traslado de mercancías o personas que sean objeto de tráfico internacional por vía aérea. N° 0633 del 22-06-2016 (caso: Transporte Marítimo Maersk Venezuela, S.A. v. Gerencia de la Aduana Principal Marítima de La Guaira del SENIAT)……797

Cortes de lo Contencioso Administrativo

El Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía goza de los privilegios y prerrogativas procesales de la República. N° 0328 del 14-04-2016 (caso: Carmen Rosa González Orea v. Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía – Corte Primera)…….799

El jefe de seguridad de un aeropuerto no cumple labores de seguridad de Estado. N° 0339 del 14-04-2016 (caso: Antonio José Contreras Acosta v. Gobernación del Estado Apure – Corte Primera)……..799

El técnico aeronáutico no cumple labores de seguridad de Estado ni se considera personal de confianza. N° 0363 del 26-05-2016 (caso: Carlos Alberto Sandoval Hernández v. Instituto Autónomo de Policía del Estado Bolivariano de Miranda – Corte Primera)……..……..800

Tribunal de Primera Instancia Marítimo con Competencia Nacional

El contrato de transporte aéreo de pasajeros, aun cuando sea electrónico, no presume la ausencia de billete de pasaje. S/N del 12-04-2016 (caso: Julio Alberto Álvarez Ramos v. Alitalia Compañía Aérea Italiana S.A.)……803

NORMATIVA

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

- **Decreto N° 2.341, mediante el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencia Ilícita.** *Gaceta Oficial Nº 40.917 del 02-06-2016*

Decreto Nº 2.341 02 de junio de 2016

NICOLÁS MADURO MOROS
Presidente de la República

Con el supremo compromiso y voluntad de lograr la mayor eficacia política y calidad revolucionaria en la construcción del socialismo y la refundación de la nación venezolana, basado en principios humanistas, sustentados en condiciones morales y éticas que persiguen el desarrollo de la patria y del colectivo, por mandato del pueblo, de conformidad con lo previsto en el artículo 226 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en ejercicio de las atribuciones previstas en el numeral 2 del artículo 236 *ejusdem*, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley de Aeronáutica Civil, en Consejo de Ministros,

CONSIDERANDO

Que el Ejecutivo Nacional debe dictar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, conforme a lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley de Aeronáutica Civil, el cual contiene las normas, métodos y procedimientos aplicables; considerando la seguridad, regularidad y la eficacia de los vuelos,

CONSIDERANDO

Que la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el cual es un Ente de Seguridad de Estado, encargado de regular y fiscalizar las actividades de la aeronáutica civil, conforme al artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil,

CONSIDERANDO

Que la vigilancia permanente de la seguridad operacional y protección de la aviación civil, se ejerce sobre todas las actividades aeronáuticas mediante la función fiscalizadora, por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), como Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, para asegurar que las mismas estén conformes con los estándares internacionales de seguridad, a tenor de lo establecido en los artículos 14 y 54 de la Ley de Aeronáutica Civil,

CONSIDERANDO

Que dentro de las actividades, informaciones y documentos emanados del sector público, existen algunos que por su naturaleza, carácter y repercusión, son de vital importancia a los fines de determinar las vulnerabilidades o fortalezas vinculadas con la Seguridad de la Nación, de conformidad con lo establecido en el artículo 26 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de Seguridad de la Nación,

CONSIDERANDO

Que las actividades, informaciones y documentos derivados de la planificación y ejecución de acciones u operaciones concernientes a la Seguridad y Defensa de la Nación, pueden ser agrupados bajo la denominación "clasificados" y "no clasificados", según la naturaleza de su contenido, en virtud del artículo 27 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de Seguridad de la Nación,

CONSIDERANDO

Que se entiende por órgano de archivo, al ente o unidad administrativa del Estado que tiene bajo su responsabilidad la custodia, organización, conservación, valoración, desincorporación y transferencia de documentos oficiales sea cual fuere su fecha, forma y soporte material, pertenecientes al Estado o aquellos que se derivan de la prestación de un servicio público, conforme a lo dispuesto en el artículo 144 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública.

DECRETO

Artículo 1º. Se aprueba el "**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**".

Artículo 2º. La fiscalización de la ejecución del "**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**" estará a cargo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), como Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela.

Artículo 3º. Se declara "CLASIFICADO" el contenido del "**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**" dado su carácter de vital importancia a los fines de la Seguridad de la Nación.

Artículo 4º. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), tendrá bajo su responsabilidad la custodia, organización, conservación, valoración, desincorporación y transferencia del "**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**".

Artículo 5º. Se declara al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), como "Órgano de Archivo" del "**PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA**".

Artículo 6º. El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, queda encargado del seguimiento, control y ejecución del presente Decreto.

Artículo 7º. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dado en Caracas, a los dos días del mes de junio de dos mil dieciséis. Años 206° de la Independencia, 157° de la Federación y 17° de la Revolución Bolivariana.

Ejecútese,

(L.S.)
NICOLÁS MADURO MOROS

Refrendado
El Vicepresidente Ejecutivo de la República y Primer Vicepresidente del Consejo de Ministros, (L.S.) ARISTÓBULO IZTÚRIZ ALMEIDA

Refrendado
El Ministro del Poder Popular del Despacho de la Presidencia y Seguimiento de la Gestión de Gobierno, (L.S.) JESÚS RAFAEL SALAZAR VELASQUEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, (L.S.) GUSTAVO ENRIQUE GONZÁLEZ LÓPEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para Relaciones Exteriores y Vicepresidenta Sectorial de Soberanía Política, Seguridad y Paz, (L.S.) DELCY ELOINA RODRÍGUEZ GÓMEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Banca y Finanzas, (L.S.) RODOLFO MEDINA DEL RÍO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Defensa, (L.S.) VLADIMIR PADRINO LÓPEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Industria y Comercio, y Vicepresidente Sectorial de Economía, (L.S.) MIGUEL ÁNGEL PÉREZ ABAD

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para el Turismo, (L.S.) MARLENY JOSEFINA CONTRERAS HERNÁNDEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Agricultura Productiva y Tierras, (L.S.) WILMAR ALFREDO CASTRO SOTELDO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Pesca y Acuicultura, (L.S.) ÁNGEL ALFONZO BELISARIO MARTÍNEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular de Agricultura Urbana, (L.S.) LORENA FREITEZ MENDOZA

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Educación, (L.S.) RODULFO HUMBERTO PÉREZ HERNÁNDEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para la Salud, (L.S.) LUISANA MELO SOLÓRZANO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para el Proceso Social de Trabajo, (L.S.) OSWALDO EMILIO VERA ROJAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda, (L.S.) MANUEL SALVADOR QUEVEDO FERNÁNDEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para el Ecosocialismo y Aguas, (L.S.) ERNESTO JOSÉ PAIVA SALAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Petróleo y Minería, (L.S.) EULOGIO ANTONIO DEL PINO DIAZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Planificación y Vicepresidente Sectorial de Planificación, (L.S.) RICARDO JOSÉ MENÉNDEZ PRIETO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria, Ciencia y Tecnología y Vicepresidente Sectorial para el Desarrollo Social y la Revolución de las Misiones, (L.S.) JORGE ALBERTO ARREAZA MONTSERRAT

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Comunicación e Información, (L.S.) LUIS JOSÉ MARCANO SALAZAR

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para las Comunas y Movimientos Sociales y Vicepresidenta Sectorial de Desarrollo del Socialismo Territorial, (L.S.) ISIS OCHOA CAÑIZALEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Alimentación, (L.S.) RODOLFO CLEMENTE MARCO TORRES

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Cultura, FREDDY ALFRED NAZARET ÑAÑEZ CONTRERAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Juventud y el Deporte, MERVIN ENRIQUE MALDONADO URDANETA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para los Pueblos Indígenas, (L.S.) CLARA JOSEFINA VIDAL VENTRESCA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para la Mujer y la Igualdad de Género, (L.S.) GLADYS DEL VALLE REQUENA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para el Servicio Penitenciario, (L.S.) MARÍA IRIS VARELA RANGEL

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, (L.S.) LUIS ALFREDO SAUCE NAVARRO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Energía Eléctrica, (L.S.) LUIS ALFREDO MOTTA DOMÍNGUEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Industrias Básicas, Estratégicas y Socialistas, (L.S.) JUAN BAUTISTA ARIAS PALACIO

Refrendado
El Ministro de Estado para el Comercio Exterior e Inversión Internacional, (L.S.) JESÚS GERMÁN FARÍA TORTOSA

Refrendado
El Ministro de Estado para la Nueva Frontera de Paz, (L.S.) GERARDO JOSÉ IZQUIERDO TORRES

- **Decreto N° 2.342, mediante el cual se dicta el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Contra los Actos de Interferencia Ilícita.** *Gaceta Oficial Nº 40.917 del 02-06-2016*

Decreto Nº 2.342 02 de junio de 2016

NICOLÁS MADURO MOROS
Presidente de la República

Con el supremo compromiso y voluntad de lograr la mayor eficacia política y calidad revolucionaria en la construcción del socialismo y la refundación de la nación venezolana, basado en principios humanistas, sustentados en condiciones morales y éticas que persiguen el desarrollo de la patria y del colectivo, por mandato del pueblo, de conformidad con lo previsto en el artículo 226 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en ejercicio de la atribución conferida en el numeral 2 del artículo 236 *ejusdem* y en concordancia con el artículo 54 de la Ley de Reforma Parcial de la Ley Aeronáutica Civil, en Consejo de Ministros.

DICTO

El siguiente,

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL CONTRA LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

CAPÍTULO I
Disposiciones Generales

Objeto

Artículo 1°. El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil tiene por objeto indicar los medios disponibles, establecer los niveles de coordinación y de responsabilidad para la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general; en todos los asuntos relacionados con la vigilancia permanente de la Seguridad de la Aviación Civil, a los fines de evitar la comisión de actos de interferencia ilícita en la República Bolivariana de Venezuela y de aquellos actos de igual índole con repercusión internacional.
Asimismo, establece disposiciones y condiciones necesarias para mantener la Seguridad de la Aviación Civil en la República Bolivariana de Venezuela con adecuación a las normas y métodos recomendados

por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en el Anexo 17 "Seguridad" al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Ámbito de aplicación

Artículo 2°. El presente Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil será aplicable a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos, aeropuertos, empresas de servicios de seguridad de la aviación, agentes acreditados y a los organismos miembros del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación.

Definiciones

Artículo 3º. Para los efectos del presente Plan, se establecen las siguientes definiciones:

Acto de Interferencia Ilícita: Aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

1) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
2) La destrucción de una aeronave en servicio, causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
3) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave, causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
4) Destruir o dañar las instalaciones, servicios de la navegación aérea, perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
5) La comunicación de información falsa que ponga en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.
6) El uso Ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma:
    a) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.
    b) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una

aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

7) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
8) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.

Actuación Humana: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

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

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para el transporte de pasajeros y carga en el tráfico aéreo. Todo aeródromo que a juicio de las autoridades competentes del Estado, posee instalaciones suficientes para ser consideradas de importancia en la aviación civil.

Agente Acreditado: Agente expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la Autoridad Aeronáutica con respecto a la carga o al correo.

Armas: Objetos que pueden causar la muerte, herir, inmovilizar o incapacitar.

Auditoría de Seguridad: Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa de seguridad de la aviación civil.

Autoridad Aeronáutica: Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, siendo el Ente encargado de velar por la seguridad de la Aviación Civil, cuyo ámbito de competencia está enmarcado dentro del territorio nacional de la República Bolivariana de Venezuela, responsable de la ejecución y cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normas que regulen las actividades aeronáuticas civiles.

Autoridad Aeroportuaria: Es la máxima Autoridad dentro de cada aeródromo o aeropuerto que posea la habilitación, gestión y coordinación de las operaciones aeroportuarias, incluida la gestión de la seguridad del mismo.

Autoridad de Seguridad Competente: La Autoridad designada para la seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela es la Autoridad Aeronáutica.

Aviación corporativa: La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (La aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Aviación General: Se consideran todas las actividades aeronáuticas civiles no comerciales en cualquiera de sus modalidades.

Carga: Todos los bienes que se transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga o Correo de Alto Riesgo: La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

1) Existe información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil.
2) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha.
3) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Independientemente que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia del Estado.

Carga y Correo de Transbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

Centro de Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo de Crisis: Espacio físico, mobiliario, equipos y personal designado a la activación del Plan de Contingencias del Explotador de Aeropuerto con el objeto de coordinar las acciones para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

Certificación: Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad Aeronáutica que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen en materia de seguridad de la aviación civil.

Circular de Seguridad de la Aviación (CSA): Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de carácter clasificado y de cumplimiento obligatorio, que contiene procedimientos para el

cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Control de Seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Correo: Todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores de aeronaves con el fin que los entreguen a otras administraciones postales.

Ejercicios o Simulacros: Son actividades realizadas para determinar la eficacia de los procedimientos y de los Planes de contingencia, involucrando actividades en las cuales los servicios de seguridad demuestren su nivel de preparación ante la solución de actos de interferencia ilícita contra las instalaciones aeroportuarias o aeronaves.

Empresas de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil: Persona jurídica que brinde servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos o aeropuertos, agentes acreditados y sus instalaciones, de conformidad a la Regulación Aeronáutica Venezolana 112.

Equipaje de Mano: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se transportan en la cabina de pasajeros mediante convenio con el explotador.

Equipaje Facturado o de Bodega: Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se transportan en la bodega o zona de carga de las aeronaves mediante acuerdo con cada explotador de aeronaves.

Equipaje no Identificado: Equipaje que se encuentra en un aeropuerto o aeródromo, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Expedidor Reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Explotador de Aeronaves: Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que se dedica a la explotación de aeronaves.

Explotador de Aeródromo o Aeropuerto: Toda persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado para explotar un aeródromo debidamente otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

Imprevisibilidad: La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Inspección de Seguridad: Es la actividad realizada por la Autoridad Aeronáutica, y corresponde a un examen de las medidas y procedimientos establecidos en los programas de seguridad aprobados para verificar que los términos y disposiciones se apliquen correctamente y en caso que no lo sean, se establezcan las correcciones o sanciones correspondientes.

Inspección de Seguridad de la Aeronave: Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Oficial de Seguridad de a Bordo: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal (guardaespaldas personales) exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave.

Mercancías Peligrosas: Todo objeto, o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas definidas en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Parte Aeronáutica: El área de movimiento de un aeródromo, aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes a éstos o las partes de los mismos cuyo acceso está controlado.

Parte Pública: El área de un aeródromo, aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público no viajero.

Pasajeros en Tránsito: Pasajeros que salen de un aeródromo o aeropuerto en el mismo vuelo en el que llegaron.

Pasajeros y Equipajes de Trasbordo: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace entre dos vuelos diferentes.

Pasajero Perturbador: Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto, a bordo de una aeronave, que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturba el orden y la disciplina.

Permiso: Documenta expedido a las personas empleadas en los aeródromos, aeropuertos o a quienes por otras razones de necesidad legítima requieran autorización para tener acceso a los mismos, así como a cualquier otra zona de seguridad restringida, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. Algunas veces, los permisos son llamados tarjetas de identificación o pase de aeródromo o aeropuerto.

Personal de Seguridad: Persona que reúne los requisitos exigidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, para ejercer labores de seguridad en un explotador de aeronaves, explotador de aeródromos o aeropuertos, empresa de servicios de seguridad u otras que identifique la Autoridad Aeronáutica.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo o aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Prueba de Seguridad: Prueba, secreta de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita. Las pruebas son los métodos de trabajo utilizados exclusivamente por la Autoridad Aeronáutica, para someter a verificación los diversos elementos de la aplicación práctica de las medidas de seguridad de la aviación civil, inclusive el equipo, el personal y los procedimientos, a fin de verificar la eficacia de las medidas de seguridad.

Puesto de Estacionamiento Aislado para Aeronaves: Área designada en un aeródromo o aeropuerto adecuada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita.

Puesto de Inspección: Lugar donde se aplican los medios técnicos o de otro tipo, destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Puesto de Presentación: Lugar donde se encuentra el mostrador en el cual el pasajero realiza la presentación.

Punto Vulnerable: Toda instalación en un aeródromo o aeropuerto o conectada con et mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría el funcionamiento normal de un aeródromo o aeropuerto.

RAV (Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas): Es el conjunto normativo conformado por reglas, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos de ámbito técnico operacional, emitido por la Autoridad Aeronáutica Nacional a través de una Providencia Administrativa, las cuales son de cumplimiento obligatorio para la comunidad en general.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil y sus instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Servicios de Tránsito Aéreo: Expresión genérica que se aplica según el caso a los servicios de información de vuelos, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo tales como: servicio de control de área, control de aproximación o control de aeródromo o aeropuerto.

Suministros: Artículos de naturaleza fungible que son utilizados o vendidos a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

Tarjetas de Identificación: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos, aeropuertos o a quienes por otras razones de necesidad legítima requieran autorización para tener acceso a los mismos, así como a cualquier otra zona de seguridad restringida, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares.

Trabajos Aéreos: Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, (RAV 130).

Valija Diplomática: Cartera o envió embalado, cerrado y precintado que contiene la correspondencia oficial entre un Gobierno y sus agentes diplomáticos en el extranjero; esta valija goza de inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.
Verificación de Antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.
Verificación de Seguridad de la Aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos o sustancias peligrosas.
Zona de Seguridad: Son los espacios del territorio nacional, que por su importancia estratégica, características y elementos que los conforman, están sujetos a regulación especial, en cuanto a las personas, bienes y actividades que ahí se encuentren, con la finalidad de garantizar la protección de estas zonas ante peligros o amenazas internas o externas.
Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo o aeropuerto identificada como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.
Zona Estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección de personas y pertenencias y las aeronaves, y cuyo acceso se encuentra estrictamente controlado.

Principios de facilitación en las operaciones de seguridad de la Aviación Civil

Artículo 4º. Los organismos con responsabilidad descritos en el presente Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, bajo la coordinación de la Autoridad Aeronáutica, velarán por que las medidas y controles de seguridad que deben ser aplicables en las operaciones

aeroportuarias, causen, en la medida de lo posible, un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficiencia de los controles y medidas de seguridad.

CAPÍTULO II
Cooperación Internacional

Acuerdos Bilaterales

Artículo 5º. En todos los acuerdos bilaterales de transporte aéreo suscritos por la República Bolivariana de Venezuela se negociará la inclusión de una cláusula relativa a la Seguridad de la Aviación Civil contra los actos de interferencia Ilícita.

Cooperación

Artículo 6º. El Estado venezolano cooperará cuando sea necesario con otros Estados y Organismos nacionales e internacionales en la preparación e intercambio de información relativa al campo de la investigación y elaboración de nuevos equipos de seguridad que satisfagan los objetivos de seguridad de la aviación civil nacional e internacional, así como en la implementación y desarrollo dentro del territorio nacional, de nuevos equipos de seguridad que tomen en cuenta los principios relativos a los factores humanos.

Intercambio de información

Artículo 7º. El Estado venezolano por intermedio de la Autoridad Aeronáutica podrá intercambiar información sobre amenazas con otros Estados y Organismos nacionales e internacionales, relacionadas con la seguridad de la aviación civil de dichos Estados, para lo cual establecerá el correspondiente procedimiento.
El intercambio podrá aplicarse, previo acuerdo y en respecto a la soberanía de los Estados, para los casos de compartir información relativa al resultado de las Auditorías de Seguridad de la Aviación Civil, acordando ambas partes notificar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) del mismo.

Protección de información

Artículo 8º. Todo Organismo responsable del manejo de la información relacionada a la seguridad de la aviación civil de otros Estados, deberá establecer y aplicar procedimientos adecuados para la protección de

esta información, a los fines de evitar que sea indebidamente divulgada o utilizada.

CAPÍTULO III
Organización Nacional y Responsabilidades

Autoridad en materia de Seguridad de la Aviación Civil

Artículo 9°. La autoridad competente en materia de Seguridad de la Aviación Civil en la República Bolivariana de Venezuela es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, quien delegará en la Gerencia de Seguridad de la Aviación la responsabilidad para la preparación, ejecución y mantenimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Autoridad Aeronáutica

Artículo 10. Las responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica en materia de Seguridad de la Aviación Civil, incluyen:

1) Fiscalizar, por intermedio de los Inspectores Aeronáuticos especialistas en seguridad de la aviación civil, la aplicación del presente Plan.
2) Definir y asignar las tareas para poner en práctica los diversos aspectos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
3) Coordinar las actividades del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil entre los diferentes organismos de la República Bolivariana de Venezuela, interesados o responsables de los diversos aspectos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
4) Examinar y mantener la eficacia del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, incluyendo la reevaluación de las medidas y procedimientos de seguridad después de un acto de interferencia Ilícita y la adopción de las medidas necesarias para corregir los puntos vulnerables, a fin de impedir su recurrencia.
5) Evaluar, inspeccionar y aprobar los programas de seguridad de explotadores de aeronaves y de los explotadores de aeródromo o aeropuertos nacionales e internacionales, agentes acreditados, empresas de servicios de seguridad de la aviación civil y empresas de servicios de provisiones y suministros.
6) Evaluar, inspeccionar y aprobar las subsiguientes enmiendas a los programas de seguridad de estos entes, cuando el presente Plan haya sido objeto de modificaciones o si se llegare a determinar que la seguridad y el interés público se encuentren afectados, de

acuerdo a los parámetros establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas (RAV).

7) Asegurar que los requisitos relativos a la arquitectura e infraestructura, necesarios para la aplicación óptima de las medidas del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, se integren al diseño y construcción de nuevas instalaciones y en las modificaciones de las existentes en los aeródromos o aeropuertos de Venezuela.

8) Dictar el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil y exigir a los organismos competentes según sea el caso, la elaboración y aplicación de programas de instrucción para asegurar la eficacia del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

9) Supervisar, auditar, inspeccionar y verificar que se cumplan las normas establecidas en el presente Plan, así como lo indicado en la reglamentación pertinente, mediante la implementación del Programa Nacional de Control de Calidad en materia de seguridad de la aviación civil.

10) Dictar por intermedio de Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normativas técnicas, las pautas y requisitos necesarios para cumplir con los principios de seguridad y regularidad establecidos en el presente Plan.

11) Presentar al Ejecutivo Nacional las recomendaciones necesarias para ajustar y actualizar el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

12) Oída la opinión del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, solicitar al Ejecutivo Nacional la declaración de Zonas de Seguridad a los aeródromos, aeropuertos o zonas adyacentes a estos, de conformidad con lo dispuesto en la Ley que rige la materia.

13) Poner a la disposición de los explotadores de aeropuertos y aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y de otras entidades interesadas, que operen en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, una versión por escrito de las partes pertinentes del presente Plan de Seguridad de la Aviación Civil y otras normativas que permitan satisfacer los requisitos del mismo.

14) Notificar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la designación de la autoridad competente dentro de su administración, responsable en materia de seguridad de la Aviación Civil.

15) Las demás conferidas en la Ley de Aeronáutica Civil.

Autoridad con Competencia en Relaciones Interiores y Justicia

Artículo 11. Corresponde al Ministerio con competencias en Relaciones Interiores y Justicia, las siguientes responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil:

1) Disponer que sus dependencias involucradas envíen a la Autoridad Aeronáutica, información y datos relacionados con amenazas criminales, comprendidos en el territorio nacional e internacional, con la finalidad que la Autoridad Aeronáutica tome las medidas correspondientes sobre tales amenazas en consideración a su repercusión en la red del transporte aéreo civil.
2) Designar a un grupo especializado, que se encargará del tratamiento y neutralización de los artefactos o posibles artefactos de sabotaje que se encuentren en los aeródromos o aeropuertos u otras Instalaciones aeronáuticas bajo este tipo de amenazas.
3) Instruir a todo su personal que, por necesidades de servicio viaje portando cualquier tipo de arma de fuego orgánica, sobre los trámites administrativos que deban realizarse a efectos de obtener la autorización respectiva por parte Autoridad Aeronáutica, conforme a la normativa técnica vigente.
4) Designar y notificar a la Autoridad Aeronáutica, los negociadores, con la capacidad de tratar con personas que hayan cometido el apoderamiento ilícito de una aeronave o toma de rehenes, dentro de las instalaciones aeroportuarias, los cuales se desplazarán a los aeródromos o aeropuertos y formarán parte del equipo que se active en el Centro de Operaciones de Emergencias (COE) o Centro de Manejo de Crisis (CMC).
5) Coordinar con los explotadores de aeródromos o aeropuertos y explotadores de aeronaves, en toda acción de ubicar, identificar, revisar y capturar a personas sospechosas que se presuma intenten cometer o haya cometido un acto terrorista, de interferencia ilícita o cualquier otro acto que atente contra la seguridad y la defensa de la nación dentro de los aeródromos o aeropuertos.
6) Designar e informar a la Autoridad Aeronáutica, la Dependencia o la Unidad Táctica que se encargará de la intervención armada, como consecuencia de un acto de interferencia ilícita cometido

en una aeronave o en un aeródromo o aeropuerto, los cuales formaran parte del equipo que se active en el Centro de Operaciones de Emergencias (COE) o Centro de Manejo de Crisis (CMC).

7) Designar a un representante y a su suplente que en nombre del Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia, formen parte del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

8) Realizar operaciones de inteligencia y contrainteligencia en materia de Seguridad de la Aviación Civil, en el ámbito nacional o internacional e Informar a la Autoridad Aeronáutica sobre las posibles amenazas al sistema aeronáutico nacional.

9) Remitir a la Autoridad Aeronáutica las informaciones relacionadas con las nuevas modalidades que utiliza la delincuencia criminal internacional, recibidas, a través de las redes de comunicación de la Organización Internacional de Policía Criminal (OIPC) INTERPOL, para la prevención y represión de los delitos o infracciones del derecho común que puedan atentar contra la Seguridad de la Aviación Civil.

10) Todo el personal perteneciente a las diferentes instituciones adscritas al Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia, asignados a operar en un aeródromo o aeropuerto deberán:

    a) Establecer todas las medidas conducentes y necesarias para la prevención de delitos en el área de su competencia.

    b) Velar por la seguridad de las personas y sus bienes en las áreas públicas del aeródromo o aeropuerto.

    c) Velar por el mantenimiento y restablecimiento del orden público.

    d) En casos de actos de interferencia ilícita o sospecha de los mismos, deberán actuar de conformidad a los principios establecidos en el Plan Nacional de Contingencias y el Plan de Contingencias del aeródromo involucrado.

    e) Mantener la coordinación y cooperación oportuna con los demás Organismos de Seguridad del Estado y el explotador de aeródromo o aeropuerto, a fin de evitar que los operativos de seguridad que se implementen, no ocasionen retrasos innecesarios a las operaciones de vuelo.

f) Designar un representante en el Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, a fin de coordinar sus funciones con el resto de los funcionarios y entidades de los mismos.
g) Intervenir, a través del cuerpo especializado, en la localización, desactivación, neutralización y destrucción de artefactos explosivos o incendiarios, reales o sospechosos, que se encuentren en las aeronaves o instalaciones aeroportuarias.
h) Realizar controles, inspecciones y registros de las exportaciones, importaciones y traslado de materiales explosivos y sus accesorios, a través de los aeródromos o aeropuertos.
i) Ejercer el control de personas ligadas a la subversión y terrorismo en las instalaciones aeroportuarias.
j) Ejercer el control migratorio en los aeropuertos internacionales, mediante la conformación de documentos de identificación.
k) Verificar las prohibiciones de entrada o salida del país y coordinar con los demás cuerpos de policías en el ámbito internacional, lo relacionado a la captura y reseña de personas solicitadas.
l) Controlar y realizar seguimiento en caso de deportación de ciudadanos que ingresen ilegalmente al país, igualmente de aquellos casos de pasajeros no admitidos que deben regresar al país de origen.
m) Controlar y evitar el congestionamiento de vehículos en las avenidas y vías de acceso a un aeródromo o aeropuerto.
n) Cooperar en los procedimientos aplicados por el personal de seguridad de los explotadores de aeródromos o aeropuertos para la prevención y detención de armas, explosivos u otros artículos prohibidos que pudiesen ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.

Autoridad con Competencia en Relaciones Exteriores

Artículo 12. Corresponde al Ministerio con competencias en Relaciones Exteriores, las siguientes responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil:

1) Coordinar con el explotador del aeródromo o aeropuerto los temas relacionados con la atención y resguardo de autoridades extranjeras en visita oficial.
2) Coordinar con el explotador del aeródromo o aeropuerto, la Comisión Nacional para Refugiados y Refugiadas y la, Autoridad Migratoria, lo relacionado con el ingreso de pasajeros que soliciten refugio.
3) Informar a la Autoridad Migratoria, la salida de toda persona que ingresó en condición de refugiado.
4) Mantener la coordinación y cooperación con los demás Organismos del Estado y el explotador de aeródromo o aeropuerto, a fin de evitar que los operativos relacionados con su despacho y que deban ser aplicados en el aeropuerto o aeródromo, ocasionen retrasos innecesarios a las operaciones de vuelo.
5) Designar a un representante y su suplente que en nombre del Ministerio con competencia en Relaciones Exteriores, forme parte del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Autoridad con competencia para la defensa.

Artículo 13. Corresponde al con competencias para la Defensa, las siguientes responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil.

1) Colocar cercos y aplicar medidas de control de acceso a las zonas aeronáuticas que colinden con las instalaciones militares alojadas en aeródromos o aeropuertos civiles.
2) Coordinar previamente con el explotador de aeródromo o aeropuerto, todo ingreso de su personal y de sus vehículos a las zonas de seguridad restringida, lo cual sólo podrá efectuarse portando la tarjeta de identificación emitida por el explotador de aeródromo o aeropuerto.
3) En coordinación con el explotador de aeródromo o aeropuerto, donde se tengan instalaciones militares, establecerá por escrito las responsabilidades de protección y vigilancia entre el explotador de aeródromo o aeropuerto y el respectivo componente militar.
4) Instruir a todo su personal que viaje portando cualquier tipo de arma, que está en la obligación de informar en el puesto de presentación de pasajeros de la compañía aérea en la que va a viajar, sobre el porte de arma. El transporte de estas armas se

realizará conforme a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

5) Aplicar medidas de inteligencia y contrainteligencia en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de la cual tenga conocimiento en el ámbito nacional o internacional e informar periódicamente a la Autoridad Aeronáutica.
6) Designar a un representante y su suplente que en nombre del Ministerio con competencia para la Defensa, forme parte del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Todo el personal perteneciente a las diferentes instituciones adscritas a los Ministerios con competencia en Relaciones Interiores y Justicia y para la Defensa, asignados a operar en un aeródromo o aeropuerto deberán:

1) Cooperar con la dependencia de seguridad del aeródromo o aeropuerto en el control de entrada y salida de personas y vehículos a las áreas públicas y zonas de seguridad restringidas.
2) Contribuir en el patrullaje de las áreas públicas y zonas restringidas, así como en otras que al efecto se designen.
3) Cooperar con la dependencia de seguridad del aeródromo o aeropuerto en la realización de todas las acciones necesarias para garantizar la seguridad de las actividades aeroportuarias.
4) Participar en las acciones para hacer frente a los actos de interferencia ilícita conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Contingencias y los Planes de Contingencia de los aeródromos o aeropuertos.
5) Coordinar y cooperar con los demás Organismos de Seguridad del Estado y el explotador de aeródromo o aeropuerto, a fin de evitar que los operativos de seguridad en ejecución ocasionen retrasos innecesarios a las operaciones de vuelo.
6) Prevenir e investigar sobre los delitos previstos en la legislación en materia de drogas, contra el secuestro y la extorsión y la seguridad de los aeródromos o aeropuertos.
7) Cooperar en los procedimientos aplicados por el personal de seguridad de los explotadores de aeródromos o aeropuertos para la prevención y detención de armas, explosivos u otros artículos prohibidos que pudiesen ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.
8) Mantener un representante en el Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, a fin de coordinar sus operaciones con el resto de los funcionarios y entidades de los mismos.

9) Cooperar con el control y seguimiento de individuos ligados a la subversión o terrorismo.

Servicio de Tránsito Aéreo

Artículo 14. Corresponde a los servicios de tránsito aéreo, las siguientes responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil:

1) Intervenir en las actuaciones pertinentes establecidas en el Plan de Contingencia del aeródromo o aeropuerto al momento de presentarse un acto de interferencia ilícita.
2) Mantener un representante en el Comité de Seguridad del aeródromo o aeropuerto, a fin de coordinar sus operaciones con el resto de los funcionarios y entidades del mismo.
3) En caso de ocurrir el apoderamiento de una aeronave en vuelo, el Servicio de Tránsito Aéreo realizará la identificación y seguimiento radar de la aeronave cuando sea factible, manteniendo informado y en continua comunicación al Centro de Operaciones de Emergencias (COE) o Centro de Manejo de Crisis (CMC) del aeródromo o aeropuerto hacia donde se dirige o presume se pueda dirigir la aeronave interferida. Asimismo, debe continuar proporcionando las informaciones normales de tráfico aéreo, dando prioridad a la aeronave que se encuentra inmersa en un acto de interferencia ilícita y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.
4) Proveer o coordinar que la seguridad física de las instalaciones, equipos de ayudas a la navegación y torre de control, sean las adecuadas para impedir que éstas sean afectadas y puedan poner en riesgos las operaciones aéreas.
5) Mantener todas las grabaciones ocurridas durante un acto de interferencia ilícita en forma reservada, tomando las medidas adecuada para que estas no se filtren, solo será entregada, copia de estas, al Centro de Operaciones de Emergencia (COE) o Centro de Manejo de Crisis (CMC) durante el desarrollo de la crisis y a la Autoridad Aeronáutica.

Autoridad en Materia Aduanera y Tributaria

Artículo 15. Corresponde a la Autoridad en materia Aduanera y Tributaria, las siguientes responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil, dentro de las instalaciones de un aeródromo o aeropuerto:

1) Inspeccionar, fiscalizar y controlar las Agencias de Aduanas, despachadores oficiales, depósitos autorizados, almacenes fiscales, terminales de almacenamiento, consignatarios y medios de transporte, mercancías y otros.
2) Coordinar previamente con el explotador de aeródromo o aeropuerto, todo ingreso de su personal y de sus vehículos a las zonas de seguridad restringida del aeródromo o aeropuerto, lo cual solo podrá efectuarse, portando la tarjeta de identificación emitida por el explotador del aeródromo o aeropuerto.
3) Mantener la coordinación y cooperación con los demás Organismos del Estado y el Explotador de Aeródromo o Aeropuerto, a fin de evitar que los operativos de su despacho que deban ser aplicados, ocasionen retrasos innecesarios en las operaciones de vuelo.
4) Designar a un representante y su suplente que en nombre Autoridad en Materia Aduanera y Tributaria, forme parte del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
5) Mantener el resguardo y control de las mercancías que ingresen y salgan de las zonas designadas para el control aduanero.

Explotador de aeródromo o aeropuerto

Artículo 16. Todo explotador de aeródromo o aeropuerto es responsable de:

1) Establecer una estructura organizativa destinada a la aplicación de medidas de seguridad para impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en el aeródromo o aeropuerto a su cargo.
2) Elaborar, presentar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad Local, Plan de Contingencias, Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación y un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, apropiados conforme a los parámetros y lapsos establecidos en la Regulación y Normativa Complementaria que dicte la Autoridad Aeronáutica, para satisfacer los requisitos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Las versiones originales y sus posteriores enmiendas, deberán ser presentadas ante la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aprobación.
3) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su Programa de Seguridad Local y demás normativas vigentes.

4) Recabar y notificar a la Autoridad Aeronáutica, toda la información pertinente relativa a las amenazas o actos de interferencia ilícita que se cometan en sus instalaciones contra la Seguridad de la Aviación Civil.
5) Instalar, calibrar y mantener los equipos necesarios para la ejecución de las medidas de seguridad establecidas en el presente Plan.
6) Disponer de los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad del aeropuerto o aeródromo.
7) Establecer e implementar un Comité de Seguridad Local de conformidad a lo establecido en el presente Plan.
8) Integrar las necesidades en materia de seguridad de la aviación en el diseño y la construcción de nuevas instalaciones y servicios, así como en las modificaciones a los existentes.
9) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación y demás normativas vigentes.

Explotadores del servicio de transporte aéreo

Artículo 17. Los explotadores de aeronaves nacionales o extranjeros, que proporcionen servicios desde o hacia la República Bolivariana de Venezuela deberán:

1) Elaborar, presentar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad, Plan de Contingencias, Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación y un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, apropiados para satisfacer los requisitos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y en acuerdo a los parámetros y lapsos establecido en la Regulación y Normativa Complementaria que dicte la Autoridad Aeronáutica, el cual indique expresamente los métodos y procedimientos que debe seguir para proteger a los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves, el equipaje, la carga y correo contra los actos de interferencia ilícita. Las versiones originales y sus posteriores enmiendas, deberán ser presentadas ante la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aprobación.

2) Establecer una estructura organizativa destinada a la aplicación de medidas de seguridad para impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en sus operaciones.
3) Designará un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su programa de seguridad y demás normativas vigentes.
4) Recabar y notificar a la Autoridad Aeronáutica, toda la información pertinente relativa a las amenazas o actos de interferencia ilícita que se cometan en sus operaciones contra la Seguridad de la Aviación Civil.
5) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación y demás normativas vigentes.

Arrendatarios o concesionarios

Artículo 18. Los arrendatarios o concesionarios de locales comerciales de aeródromos o aeropuertos deberán:

1) Designar un responsable encargado de coordinar la aplicación de las disposiciones del Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto en las instalaciones de su empresa.
2) Asegurar la efectiva aplicación de las disposiciones y procedimientos de seguridad en sus instalaciones, establecidos en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.
3) Recabar y notificar a la autoridad de seguridad de su aeródromo o aeropuerto y a la Autoridad Aeronáutica, toda la información pertinente relativa a las amenazas o actos de interferencia ilícita que se cometan en sus instalaciones contra la Seguridad de la Aviación Civil.
4) Asegurarse que el personal bajo su responsabilidad que ingrese a la zona de seguridad restringida cuente con la debida tarjeta de identificación, otorgada por el explotador de aeródromo o aeropuerto.

Control de acceso de los arrendatarios o concesionarios

Artículo 19. Todo arrendatario o concesionario de locales comerciales, que opere en los aeródromos o aeropuertos ubicados en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, cuya concesión o instalaciones

formen parte de la línea entre la parte pública y la parte aeronáutica, o a través de las cuales se pueda tenerse acceso a la parte aeronáutica, será responsable del control del acceso por sus instalaciones en cumplimiento con las disposiciones y requisitos incluidos en el Programa de Seguridad Local de aeródromo o aeropuerto.

Empresas de Servicios de Provisiones y Suministros

Artículo 20. Las Empresas que proporcionen Servicios de Provisiones y Suministros para operaciones de Aviación Civil, en la República Bolivariana de Venezuela, deberán:

1) Obtener de la Autoridad Aeronáutica la correspondiente aprobación de sus medidas de seguridad sobre las operaciones.
2) Elaborar, presentar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad que incluirá procedimientos apropiados para satisfacer los requisitos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y en acuerdo a los parámetros y lapsos establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normativas que dicte la Autoridad Aeronáutica. Las versiones originales y sus posteriores enmiendas, deberán ser presentadas ante la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aprobación.
3) Establecer una estructura organizativa destinada a la aplicación de medidas de seguridad para impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita por intermedio de las operaciones de carga y el correo aéreo.
4) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su programa de seguridad y demás normativas vigentes.
5) Recabar y notificar a la Autoridad Aeronáutica, toda la información pertinente relativa a las amenazas o actos de interferencia ilícita que se cometan en sus instalaciones u operaciones.
6) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación y demás normativas vigentes.

Agentes acreditados para el manejo de la carga y el correo aéreo

Artículo 21. Los agentes, expedidores de carga o entidades similares que proporcionen servicios en la República Bolivariana de Venezuela, para el manejo de la carga y el correo aéreo, deberán:

1) Obtener de la Autoridad Aeronáutica la correspondiente aprobación de sus medidas de seguridad sobre las operaciones como agentes acreditados.
2) Elaborar, presentar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de la Carga, un Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación y un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, apropiados para satisfacer los requisitos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y en acuerdo a los parámetros y lapsos establecidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normativas que dicte la Autoridad Aeronáutica. Las versiones originales y sus posteriores enmiendas, deberán ser presentadas ante la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aprobación.
3) Establecer una estructura organizativa destinada a la aplicación de medidas de seguridad para impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita por intermedio de las operaciones de carga y el correo aéreo.
4) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su programa de seguridad y demás normativas vigentes.
5) Recabar y notificar a la Autoridad Aeronáutica, toda la información pertinente relativa a las amenazas o actos de interferencia ilícita que se cometan en sus instalaciones u operaciones.
6) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación y demás normativas vigentes.

Empresas privadas de servicios de Seguridad de la aviación civil

Artículo 22. Las empresas de servicios de seguridad de la aviación civil, que pretendan prestar servicios en la República Bolivariana de Venezuela, deberán:

1) Obtener de la Autoridad Aeronáutica la correspondiente certificación para prestar servicios de seguridad de la aviación civil, manteniendo en el tiempo las condiciones que le permitieron tal certificación.
2) Elaborar, presentar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Servicio de Seguridad, Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación y un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación apropiado para satisfacer los requisitos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y en acuerdo a los parámetros y lapsos establecidos en la Regulación y Normativa que dicte la Autoridad Aeronáutica. Las versiones originales y sus posteriores enmiendas, deberán ser presentadas ante la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aprobación.
3) Establecer una estructura organizativa destinada a la aplicación de medidas de seguridad en acuerdo a los servicios propuestos, a fin de impedir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en las operaciones de las empresas contratantes.
4) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su programa de servicios de seguridad y demás normativas vigentes.
5) Recopilar y notificar a la Autoridad Aeronáutica, toda la información pertinente relativa a las amenazas o actos de interferencia ilícita que se cometan en sus instalaciones u operaciones contra la Seguridad de la Aviación Civil.
6) Designar un responsable, que cumpla los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación y demás normativas vigentes.

CAPÍTULO IV
Coordinación Nacional En materia de Seguridad de la Aviación Civil

***Creación del Comité Nacional de* Seguridad de la Aviación Civil**

Artículo 23. Se crea el *Comité Nacional de Seguridad de la* Aviación Civil, adscrito al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el cual estará encargado de coordinar las actividades a nivel nacional a fin de asegurar la aplicación de las medidas contenidas en el presente Plan, para responder a las políticas del Estado y atender los problemas

emergentes en materia de seguridad de la aviación con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptados y regulados por la Autoridad Aeronáutica.

Conformación del Comité

Artículo 24. El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, será presidido por la Autoridad Aeronáutica y estará integrado por uno o más representantes de alto nivel de cada uno de los siguientes organismos:
Ministerio con competencia en Transporte Aéreo.
Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia.
Ministerio con competencia en Relaciones Exteriores.
Ministerio con competencia para la Defensa.
Autoridad con competencia en materia Aduanera y Tributaria.
Cualquier otro ente u órgano que el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil considere incorporar, en virtud de cualquier situación que demande la participación especial de este.

Grupos de Trabajo

Artículo 25. A los fines de llevar a cabo la labor del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, los miembros podrán designar a una o más personas de nivel técnico administrativo medio de sus respectivas organizaciones, para que los representen en las reuniones que se realicen para el estudio de algún problema específico.
Los representantes de los miembros del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil deberán contar con la facultad necesaria para pronunciarse en nombre de sus respectivas organizaciones y para iniciar las medidas necesarias en apoyo de la labor del Comité.
El funcionario designado por el Presidente del Comité tendrá las facultades suficientes para convocar y presidir las reuniones de personal de nivel administrativo medio.

Deberes y atribuciones del Comité

Artículo 26. El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, tendrá los siguientes deberes y atribuciones:

1) Coordinar la efectiva aplicación de las disposiciones contempladas en el presente Plan en lo atinente a las responsabilidades atribuidas a los órganos gubernamentales a quienes representan.

2) Formular recomendaciones y proponer normas tendientes a regular las actividades de los distintos organismos, responsables de los diversos aspectos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
3) Intercambiar información con otros organismos sobre la materia de seguridad de la aviación civil, que pudiese ser de interés para fortalecer las medidas preventivas ante amenazas contra la aviación civil y mantener informada a la Autoridad Aeronáutica al respecto.
4) Asegurar que los integrantes de los organismos representados en el Comité, programen y coordinen los recursos necesarios a fin de dar respuesta oportuna a sus responsabilidades y competencias en materia de seguridad de la aviación civil, así como para la atención de contingencias surgidas de actos de interferencia ilícitas contra la aviación civil.
5) Establecer las coordinaciones y cooperación necesaria con el Comité Nacional de Facilitación a fin de intercambiar información de importancia para las actividades de ambas áreas.
6) Examinar las recomendaciones formuladas por los Comités de Seguridad de los aeropuertos o aeródromos.
7) Dictar su normativa interna.

Convocatoria del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil
Artículo 27. El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil establecerá reuniones ordinarias cada seis meses o de forma extraordinaria cuando lo amerite la situación, previa convocatoria del Presidente del Comité y en cumplimiento de la normativa interna que se dicte a tal efecto.

Decisiones del Comité Nacional de Seguridad de Aviación Civil
Artículo 28. Las decisiones se tomarán por el voto de la mayoría simple de los asistentes a la convocatoria, y las decisiones que adopte el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, al igual que las instrucciones que tenga a bien impartir, serán divulgadas por la Autoridad Aeronáutica y serán de obligatorio cumplimiento para todos los ciudadanos y organismos de la Administración Pública dentro del territorio nacional.

CAPÍTULO V
Coordinación y Comunicaciones

Atribuciones del comité de seguridad local

Artículo 29. Cada explotador de aeródromo o aeropuerto, creará un Comité de Seguridad Local, el cual tendrá las siguientes atribuciones:

1) Coordinar la aplicación de los principios establecidos en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, y velar para que sus normas se encuentren en cabal desarrollo a través del Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, los Programas de Seguridad de los explotadores de aeronaves y demás disposiciones y procedimientos de seguridad mencionados en este Plan; así como examinar la viabilidad de las propuestas de enmiendas del Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.
2) Constatar que las medidas y procedimientos de seguridad contenidas en el Plan de Seguridad Local sean los adecuados para afrontar las amenazas, sobre las cuales el Comité hará una valoración periódica sugiriendo las contramedidas específicas para contrarrestarlas.
3) Sugerir al explotador del aeródromo o aeropuerto y a la Autoridad Aeronáutica, los ajustes requeridos al Plan de Seguridad Local y a los Programas de Seguridad de los explotadores de aeronaves a fin que cumplan con las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
4) Coordinar con las autoridades Municipales, Estadales o Nacionales, las acciones tendientes a solucionar cualquier problema relacionado con la protección de las personas, instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas y las aeronaves.
5) Garantizar que los procedimientos que se incorporen a los controles de seguridad sean ágiles y efectivos y estén acordes con el principio de facilitación que orienta la actividad aérea.
6) Formular propuestas para la formación e instrucción del personal de seguridad del aeropuerto, así como la incorporación de tecnología y automatización de los procesos de seguridad aeroportuaria.
7) Acatar y ejecutar los requerimientos formulados por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y por la Autoridad Aeronáutica, así como remitir a esta última los informes periódicos sobre las actividades desarrolladas;

8) Mantener estrecha relación y coordinación con el Comité de Facilitación del aeropuerto.
9) Designar un responsable, que cumpla con los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, encargado de implementar la aplicación de las disposiciones contenidas en su Programa de Seguridad Local y demás normativas vigentes.

Funcionamiento del comité

Artículo 30. En el Programa de Seguridad Local de aeródromo o aeropuerto, se incluirán los aspectos sobre la composición, atribuciones, convocatoria, estructura y funcionamiento del Comité de aeródromo o aeropuerto en acuerdo a los parámetros establecidos por la Autoridad Aeronáutica en la correspondiente regulación.
Los Comités de Seguridad Local serán presididos por el Responsable de Seguridad de cada aeropuerto o aeródromo o deberán celebrar sesiones ordinarias como mínimo una vez cada tres meses y extraordinarias cuando lo consideren necesario.

Relaciones con los medios de comunicación

Artículo 31. En los temas relacionados con la Seguridad de la Aviación Civil, la Autoridad Aeronáutica o la persona designada por esta, es el vocero oficial, quien tiene la responsabilidad de administrar la información a todos los medios de comunicación, mediante el siguiente procedimiento:
1) Para emitir las informaciones a los periodistas acreditados, se citará a los medios de comunicación.
2) En el caso de comunicados de prensa se distribuirán sólo por escrito.
3) Desde el momento que se tenga conocimiento de un acto de interferencia ilícita, no se emitirá ninguna información, hasta que no se posea una información confirmada y clara del suceso.
4) Se proporcionará inicialmente información genérica que no interfiera con el desarrollo de la crisis.
5) Las informaciones posteriores se realizarán conforme al desarrollo de la crisis y tratando siempre de no generar confusión ni crear interpretaciones erradas por frases expresadas sin claridad.

Cuando la Autoridad Aeronáutica designe a una persona para administrar la información, antes de emitir alguna información de acuerdo al procedimiento aquí descrito, esta deberá estar aprobada por la Autoridad Aeronáutica para su correcta divulgación.

Comunicación y manejo de información con otros Estados u Organizaciones

Artículo 32. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica, en virtud de la naturaleza de la materia que trata, dar respuestas a las solicitudes realizadas por otros Estados y Organizaciones nacionales e internacionales, en todo lo relacionado con el intercambio de información, específicamente a los particulares que seguidamente se mencionan:

1) El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
2) El Programa Nacional de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.
3) El Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil.
4) El Plan Nacional de Contingencias.
5) Los detalles pertinentes sobre posibles amenazas contra la aviación civil, o
6) Sobre los requerimientos especiales de seguridad de los Estados sobre uno o varios vuelos de explotadores de aeronaves de dichos Estados.

CAPÍTULO VI
Medidas Preventivas en la Protección de Aeródromos o Aeropuertos, Aeronaves e Instalaciones y Servicios de Navegación Aérea

Objeto de las medidas preventivas

Artículo 33. Las medidas preventivas tienen por objeto proteger la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el público en general, las aeronaves, los servicios a la navegación aérea e instalaciones aeronáuticas, para evitar que se introduzcan en los aeródromos, aeropuertos, aeronaves y otras zonas aeronáuticas, armas, explosivos, sustancias o artículos prohibidos que puedan ser usados para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo porte o tenencia no esté autorizado.

Designación de zonas de seguridad restringidas

Artículo 34. La Autoridad Aeronáutica basándose en la evaluación de riesgo de seguridad, tendrá la responsabilidad de establecer las zonas de seguridad restringidas, en conjunto con el explotador de aeródromo o aeropuerto, y otros interesados.

Las zonas de seguridad restringidas, comprenden todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, las

plataformas, los locales de preparación de embarque de equipaje, las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

Avisos de zonas restringidas

Artículo 35. El explotador de aeródromo o aeropuerto incluirá en su programa de Seguridad Local la superficie y límites de toda zona de seguridad restringida, identificando visiblemente las zonas de seguridad restringida a través de carteles o avisos al público, en áreas situadas tanto dentro de las instalaciones del aeródromo o aeropuerto como fuera de los límites de los mismos.

Protección de zonas de seguridad restringidas

Artículo 36. Las áreas designadas como zona de seguridad restringida deberán protegerse por medio de una combinación de medidas de protección físicas y personales, para impedir el acceso no autorizado a las mismas. Cada zona de seguridad restringida deberá estar separada de las zonas públicas o no restringidas por medio de una barrera física apropiada que se inspeccionará a intervalos irregulares.

Control de acceso

Artículo 37. Solamente ingresarán a la parte aeronáutica las personas o vehículos que estén autorizadas e identificadas para ello, en virtud de las funciones a cumplir en dichas zonas.
Los explotadores de aeropuertos o aeródromos implantarán sistemas adecuados de control de acceso para personas que no sean pasajeros, vehículos, incluyendo su contenido, realizando inspecciones de éstos, previo a su ingreso a las zonas de seguridad restringidas.

Restricción en zonas de seguridad

Artículo 38. Tendrán acceso a las zonas de seguridad restringidas previa inspección para su ingreso:

1) Los pasajeros provistos de una tarjeta de embarque y documentos de viaje legítimos que hayan sido aceptados para viajar con un explotador de aeronaves.
2) El personal provisto de un permiso para ingresar sin escolta a una zona de seguridad restringida, previa verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, debidamente aprobado.

3) El personal extranjero, provisto de un permiso para ingresar sin escolta a una zona de seguridad restringida, previa presentación a la Autoridad Aeroportuaria de una visa de transeúnte laboral y de acuerdo a los requisitos establecidos en su Programa de Seguridad Local.
4) Las personas provistas de un permiso provisional, que por razón de sus funciones requieran el ingreso a la zona de seguridad restringida a fin de desarrollar labores ocasionales, debiendo estar acompañadas en todo momento por una persona responsable designada por la empresa solicitante.

Permisos a zonas restringidas

Artículo 39. Los permisos para zonas de seguridad restringidas se otorgarán a personas y vehículos con arreglo a los principios indicados en la normativa establecida por la Autoridad Aeronáutica y en acuerdo con los procedimientos indicados en el programa de seguridad local de aeródromo o aeropuerto. Corresponde a estos Explotadores designar la autoridad competente para administrar, producir y emitir permisos para zonas de seguridad restringida en su aeródromo o aeropuerto.

Responsabilidad del explotador de aeródromo o aeropuerto

Artículo 40. El explotador de aeródromo o aeropuerto establecerá los procedimientos para el acceso a las zonas de seguridad restringidas, asegurándose que las barreras físicas que limitan las zonas de seguridad restringidas se mantienen en buenas condiciones. Asimismo, indicarán los lugares autorizados de entrada a las zonas de seguridad restringidas y se asegurará que ésta tiene la protección física adecuada, por lo menos de la misma calidad que la barrera física.

Protección de aeronaves

Artículo 41. La protección de las aeronaves es responsabilidad directa de cada explotador de aeronaves, los cuales deberán:

1) Aplicar un control del acceso e inspección de personas y objetos que ingresen a las aeronaves en servicio, así como establecer medidas de seguridad adecuadas mientras se encuentren estacionadas fuera de servicio o en mantenimiento.
2) Realizar inspecciones o verificaciones de seguridad de las aeronaves. La determinación de la misma se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por la Autoridad Aeronáutica.

3) Garantizar la esterilidad de las aeronaves, una vez inspeccionadas y verificadas, hasta el inicio del vuelo.
4) Evitar que, durante el vuelo personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.
5) Adoptarán medidas apropiadas para asegurarse que los pasajeros que desembarcan en las escalas de tránsito no dejan objetos a bordo.
6) Establecer controles de seguridad para las aeronaves que estén fuera de servicio, en pernocta o en mantenimiento.

Todo explotador de aeródromo o aeropuerto, establecerá y garantizará un ambiente seguro en el que los explotadores de aeronaves puedan operar.

Seguridad de la Cabina de mando

Artículo 42. La puerta de la cabina de mando deberá permanecer cerrada y asegurada en cada una de las fases del vuelo, conforme a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica, de igual forma no se permitirá la presencia de personas no autorizadas en la cabina de mando de la aeronave.

Los explotadores de aeronaves deberán establecer los procedimientos de seguridad adecuados en el programa de seguridad, a los efectos de permitir el acceso de la tripulación de cabina en cualquiera de las fases del vuelo a la cabina de mando, así como los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividades sospechosas o violaciones de seguridad en la cabina.

Instalaciones para la navegación y otros servicios.

Artículo 43. Las siguientes instalaciones relativas a la aviación serán consideradas como puntos importantes e indispensables para la prestación continua de los servicios de aviación civil:

1) Instalaciones de radar, dentro y fuera de los aeródromos o aeropuertos.
2) Instalaciones de radio ayudas a la navegación aérea dentro y fuera de los aeródromos o aeropuertos.
3) Antenas de radio comunicación aeronáutica.
4) Plantas de combustible de aviación y en general todas aquellas instalaciones relacionadas con el almacenamiento y suministro de combustible.
5) Subestaciones eléctricas.

6) Cualquier otra que determine la Autoridad Aeronáutica.

Las instalaciones antes mencionadas deberán estar protegidas contra actos de interferencia ilícita y serán solidariamente responsables de su seguridad los explotadores de aeródromos o aeropuertos, en los cuales se encuentren situadas dichas instalaciones y los organismos privados u oficiales que mantengan la administración de estos servicios cuando se encontrasen fuera de los aeródromos o aeropuertos.

CAPÍTULO VII
Control de Seguridad de Personas y Objetos

Inspección y registro de pasajeros

Artículo 44. Todo pasajero y su equipaje de mano que pretenda ingresar a una zona estéril o a una aeronave, deberá ser sometido a inspección o registro por parte del explotador del aeródromo o aeropuerto, de conformidad a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica en la correspondiente normativa técnica.

Objetivo de la inspección

Artículo 45. El objetivo de inspeccionar o registrar a los pasajeros y el equipaje de mano es impedir que se introduzcan en una aeronave armas, explosivos o cualquier otro artefacto peligroso que pueda utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Zonas estériles

Artículo 46. Los explotadores de aeródromos o aeropuertos crearán zonas estériles en las que entren los pasajeros después de haber sido inspeccionados y antes de ingresar a una aeronave.

La integridad de las zonas estériles sé mantendrá mediante el uso de cerraduras u otros controles en todos los puntos de posibles accesos a la zona estéril. El explotador del aeródromo o aeropuerto es el responsable de llevar a cabo inspecciones completas de estas áreas antes de comenzar su utilización.

Autoridad de inspección y registro

Artículo 47. La inspección o registro de pasajeros y su equipaje de mano será realizada por el personal de seguridad designado por el explotador del aeródromo o aeropuerto, en caso que lo asigne la Autoridad Aeronáutica, esta inspección o registro será realizada por el personal de seguridad de los explotadores de aeronaves. Dicha inspección o registro se realizará según lo establecido en el Programa

de Seguridad Local del explotador de aeródromo o aeropuerto, o en el Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves.
Todo pasajero deberá ser notificado de las necesidades y fines de dicha inspección y registro, y deberá obtenerse de estos su autorización a fin de iniciar dichos procedimientos.
De negarse el pasajero a la inspección o registro, este procedimiento puede ser efectuado por un representante de un Organismo de Seguridad de Estado, de persistir su negación, no se le permitirá el acceso a la zona estéril ni a la aeronave.

Inspección antes de abordar

Artículo 48. Todos los pasajeros y su equipaje de mano, que se dispongan a abordar una aeronave, serán inspeccionados utilizando equipos de detección de metales o de rayos equis (X), ambas inclusive, cuando se disponga de ellas.

Registro manual

Artículo 49. El registro manual de todos los pasajeros y de su equipaje de mano se llevará a cabo cuando no haya equipo de seguridad disponible o no esté en buenas condiciones de funcionamiento o basado en el principio de imprevisibilidad.
Asimismo, se efectuará el registro manual para identificar los objetos que lleve un pasajero, que activen la alarma del equipo de seguridad y para identificar cualquier objeto de naturaleza sospechosa detectado durante el examen de rayos equis (X) del equipaje de mano.

Registro corporal

Artículo 50. El registro corporal de los pasajeros será realizado por un personal de seguridad del mismo sexo del pasajero a registrar, para lo cual el explotador de aeródromo o aeropuerto dispondrá de un espacio físico adecuado para la realización del registro privado, de ser requerido.
La información específica sobre los procedimientos apropiados y las responsabilidades respecto a la inspección y registro manual de los pasajeros y de su equipaje de mano, deberá incluirse en el programa de seguridad del aeródromo o aeropuerto, y explotador de aeronaves, de conformidad a los principios establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Objetos retenidos

Artículo 51. El personal de seguridad designado, profundizará en la inspección de los objetos que constituyan una causa razonable de inquietud. En los casos en que se detecten armas, explosivos u otros artículos prohibidos, se notificará a la autoridad de seguridad de Estado designada en el Aeródromo o Aeropuerto, de conformidad a lo establecido en el Programa de Seguridad correspondiente.

Ciertos objetos retenidos podrán transportarse en la bodega de carga de la aeronave y devolvérselo al pasajero en su destino final; para estos casos deberá estar indicado en el correspondiente procedimiento y coordinaciones en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, y el Programa de Seguridad del explotador de aeronave.

La Autoridad Aeronáutica, establecerá los artículos considerados como prohibidos y peligrosos a ser transportados por vía aérea o en la cabina de pasajeros de la aeronave.

Negativa a someterse a una inspección o registro

Artículo 52. Se prohibirá el viaje a toda persona que se niegue a someterse a un registro de su persona de conformidad con el presente Plan o que se niegue a someter a registro o inspección su equipaje facturado o equipaje de mano.

Separación de los pasajeros inspeccionados y sin inspeccionar

Artículo 53. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos aplicarán medidas de seguridad a los vuelos comerciales, a fin de asegurarse que no haya posibilidad que se mezclen o entren en contacto los pasajeros sometidos al control de seguridad y otras personas no sometidas a dicho control, una vez que hayan pasado el puesto de inspección.

En caso que se mezclen pasajeros inspeccionados con personas no inspeccionadas, se aplicarán las medidas siguientes:

1) Se desalojará a las personas de la zona estéril y la autoridad de inspección del aeropuerto, llevará a cabo una inspección completa.
2) Los pasajeros de salida y su equipaje de mano deberán ser sometidos a una segunda inspección antes que se les permita subir a bordo de la aeronave.
3) En el caso que un pasajero de salida haya tenido acceso a una aeronave después que se hayan mezclados accidentalmente, también se llevará a cabo una inspección completa de la cabina de la aeronave en cuestión.

Cuando una aeronave haya despegado y se descubra o se tenga conocimiento que hubo una falla en la correcta aplicación de los controles de seguridad relativos al vuelo, las autoridades de seguridad del aeródromo o aeropuerto de salida, deberán notificar la naturaleza de la falla de manera expedita a las autoridades del aeropuerto de llegada y a la Autoridad Aeronáutica venezolana.

Pasajeros en tránsito y pasajeros en trasbordo

Artículo 54. A menos que la Autoridad Aeronáutica lo establezca de otra manera, los explotadores de aeródromos o aeropuertos y los explotadores de aeronaves que transporten pasajeros deberán incluir en sus Programas de Seguridad, medidas adecuadas de seguridad para controlar a los pasajeros y su equipaje de mano en tránsito y en trasbordo, a fin de impedir que se introduzcan a bordo de una aeronave objetos no autorizados; para los casos de pasajeros en tránsito y trasbordo en vuelos internacionales, las medidas de seguridad incluirán la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano, por parte del explotador del aeródromo o aeropuerto.

Las medidas deberán ser suficientes para asegurarse que los pasajeros en tránsito y de trasbordo no tengan acceso a su equipaje facturado ni contacto con otras personas que no hayan sido inspeccionadas, desde el punto de inspección hasta su embarque. Asimismo, cuando no se haya efectuado ningún control o no pueda hacerse, los pasajeros serán inspeccionados nuevamente antes de subir a bordo.

Cooperación con autoridades de otros Estados

Artículo 55. La Autoridad Aeronáutica Venezolana, podrá validar en cooperación con la Autoridad competente de otros Estados, la calidad de los procedimientos de inspección sobre los pasajeros y su equipaje de mano, en el aeropuerto de origen fuera del territorio nacional, a fin de eximir a los explotadores de aeropuertos nacionales, de realizar la inspección de los pasajeros en tránsito y trasbordo.

Los explotadores de aeródromos o aeropuertos en el territorio nacional, asignarán y mantendrán instalaciones y servicios destinados a facilitar el control de seguridad e inspección de los pasajeros y su equipaje de mano en las operaciones de tránsito y de trasbordo internacional, a fin de protegerlos de interferencias no autorizadas y la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.

Tripulaciones y personas que no son pasajeros

Artículo 56. Los miembros de tripulaciones de líneas aéreas, el personal de aeródromo, aeropuerto y otras personas que no son pasajeros, así como sus posesiones, que ingresen a una zona de seguridad restringida, serán inspeccionados de la misma manera que los pasajeros. En los puntos de inspección se podrá aplicar medidas adicionales con base del principio de imprevisibilidad.

Procedimientos de inspección personal diplomático

Artículo 57. Al personal diplomático definido como tal por la Convención de Viena se le informará que el Estado Venezolano acoge las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, relativa a realizar procesos de inspección a toda persona y equipaje de manera uniforme y universal, es decir sin excepciones, respetando los privilegios de inmunidad reconocidos internacionalmente al personal diplomático y a los Jefes de Estados.

Procedimientos de inspección de valija diplomática

Artículo 58. La valija diplomática, no será objeto de inspección por medios electrónicos ni registro manual, tampoco podrá ser abierta ni retenida, siempre y cuando sea provista de signos externos visibles de un Estado, identificándola conforme a las características establecidas en los Convenios Internacionales, en especial la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas.

El correo diplomático, debe llevar consigo un documento oficial en el que conste su condición como tal y el número de bultos que constituyan la valija.

Material clasificado como confidencial

Artículo 59. El material clasificado como confidencial por los Organismos de Gobierno competentes será inspeccionado solamente en la medida necesaria para asegurarse que no contiene armas u artículos prohibidos. Sin embargo, de existir alguna duda respecto a la seguridad, dicho material no será transportado por los explotadores de aeronaves.

Excepciones

Artículo 60. Los Jefes de Estado visitantes y determinadas personas cuando viajen por razones oficiales, se harán excepciones concretas en el procedimiento de inspección, previo acuerdo y notificación al

administrador del aeródromo o aeropuerto por parte de la autoridad con competencia en Relaciones Exteriores.

Inspección privada

Artículo 61. Los pasajeros físicamente con discapacidad, con marcapasos y aquellos que lleven objetos de gran valor, así como aquellos que por motivos religiosos o de otra índole requieran una inspección en privado, pueden ser inspeccionados en una zona fuera de la vista de otros pasajeros; en estos casos se deberá cumplir lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Pasajeros bajo procedimientos judiciales, deportados e inadmitidos

Artículo 62. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos y explotadores de aeronaves incluirán en sus respectivos Programas de Seguridad, las medidas y los procedimientos para garantizar la seguridad cuando se transporte pasajeros sometidos a procedimientos judiciales, administrativos, pasajeros deportados, inadmitidos o pasajeros potencialmente perturbadores.

Dentro de estos procedimientos deberá incluirse la notificación a los explotadores y al piloto al mando de la aeronave, la cantidad e identificación de personas transportadas, y de ser el caso la identificación y número de personas que las escoltan y su ubicación en la aeronave.

Corresponde a los organismos de seguridad de Estado, brindar el correspondiente apoyo para la tramitación, retención y tratamiento de los pasajeros a que se hace referencia en el presente artículo.

Transporte de armas

Artículo 63. El transporte de armas de fuego se permitirá a bordo de las aeronaves destinadas al transporte aéreo de pasajeros, sólo cuando una persona autorizada y competente haya determinado que no estén aprovisionadas, y aun así, deberá ser custodiado su traslado y almacenadas en compartimientos especiales a los cuales no tengan acceso ninguna persona durante las fases del vuelo.

El explotador de aeronaves deberá establecer en su Programa de Seguridad, sus políticas y procedimientos para el transporte de armas por vía aérea.

Los requerimientos para el transporte de armas de fuego a bordo de las aeronaves de transporte aéreo de pasajeros son establecidos por la Autoridad Aeronáutica en la norma correspondiente.

Porte de armas de funcionarios de seguridad de Estado en calidad de escolta

Artículo 64. Sólo se permitirá que el personal de seguridad de Estado porte armas a bordo de una aeronave de transporte aéreo comercial de pasajeros en rutas nacionales o internacionales, cuando por necesidades de servicio deba escoltar a personas sometidas a procesos judiciales, basados en la categoría de riesgo de conformidad con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Para ello se requerirá una autorización especial de la Autoridad Aeronáutica. El explotador de aeronaves notificará al piloto al mando de la aeronave, sobre la Identidad, cantidad y la ubicación del personal de seguridad de Estado armados en la cabina de pasajeros.

El explotador de aeronaves deberá establecer en su Programa de Seguridad, sus políticas y procedimientos para transportar personal de seguridad de Estado que deba viajar portando armas, exclusivamente para los efectos de escoltar personas sometidas a procesos judiciales. Igualmente el explotador de Aeródromo o Aeropuerto deberá establecer este procedimiento en su programa de seguridad local.

Transporte de funcionarios de seguridad de Estado armados para protección del vuelo contra posibles actos de interferencia ilícita

Artículo 65. A efectos de cumplir con funciones de protección del vuelo contra posibles actos de interferencia ilícita, el Estado venezolano podrá solicitar a otros Estados que funcionarios gubernamentales de seguridad puedan viajar armados desde y hacia el territorio nacional, a bordo de aeronaves incluidas en las especificaciones operacionales de explotadores venezolanos, independientemente del Estado de matrícula que posean. Asimismo, considerará las solicitudes formuladas por otros Estados en este particular, previa autorización y coordinación con la Autoridad Aeronáutica, la autoridad con competencia en relaciones interiores y justicia, relaciones exteriores y para la defensa. De ser requerido y si el nivel de amenaza así lo justifica, la Autoridad Aeronáutica podrá autorizar dentro un lapso establecido, en coordinación con el Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia, el transporte de personal de seguridad de Estado portando armas en uno o varios vuelos de aeronaves incluidas en las especificaciones operacionales de explotadores venezolanos, independientemente del Estado de matrícula que posean, para cumplir funciones de protección del vuelo contra posibles actos de interferencia ilícita.

El explotador de aeronaves notificará al piloto al mando de la aeronave, sobre la cantidad y la ubicación del personal de seguridad de Estado armados en la cabina de pasajeros.
En cualquiera de los casos antes mencionados, la autorización solo será permitida, cuando se certifique que los funcionarios gubernamentales designados para viajar armados, estarán especialmente seleccionados y entrenados tomando en cuenta aspectos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación a bordo de una aeronave.

Equipaje facturado

Artículo 66. Los explotadores de aeronaves que presten servicios nacionales e internacionales se asegurarán que el equipaje facturado, solamente se acepta de pasajeros provistos de boletos aéreos, por un agente responsable o un representante autorizado del explotador.
El equipaje una vez aceptado, será protegido contra interferencias no autorizadas hasta la salida de la aeronave en que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje en algún momento de su manipulación, el explotador de la aeronave deberá someterlo a nuevos controles de seguridad entre los que puede encontrarse la inspección, antes de ponerlos a bordo de una aeronave.
El equipaje presentado en las instalaciones de despacho fuera del aeropuerto, deberá protegerse desde el punto en que se presenta hasta que se coloca a bordo de la aeronave.

Cotejo de los pasajeros con el equipaje

Artículo 67. Los explotadores de aeronaves se asegurarán que el equipaje facturado de un pasajero no se transporte a bordo de una aeronave, a menos que el pasajero esté a bordo.
Se aplicarán procedimientos especiales para asegurarse que en caso de que haya pasajeros que desembarquen en una escala anterior a su destino final, su equipaje facturado se descargue de la aeronave.
Se adoptarán disposiciones especiales dentro del Programa de Seguridad de explotadores de aeronaves para transportar equipaje no acompañado.
Los explotadores de aeronaves incluirán procedimientos y documentos que evidencien que el equipaje facturado acompañado o no acompañado, ha sido debidamente identificado para su transporte en una aeronave y el mismo fue sometido a los controles de seguridad correspondientes, a las operaciones nacionales o internacionales.

Denegación de embarque

Artículo 68. El equipaje facturado de un pasajero al que se le niega el embarque por razones de seguridad o por su negativa a someterse al procedimiento de inspección o registro, no deberá cargarse en la aeronave.

Inspección del equipaje facturado

Artículo 69. Todo explotador de aeródromo o aeropuerto deberá establecer y aplicar procedimientos para someter a inspección el equipaje facturado de origen en dicho aeródromo o aeropuerto, destinado a ser embarcado a bordo de una aeronave de operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida.

Si en algún momento de su manipulación, es descuidado el equipaje facturado destinado a operaciones de vuelos comerciales o se evidencian rasgos de violación, el explotador del aeropuerto, en cooperación con el explotador de la aeronave, deberá inspeccionar nuevamente el equipaje, antes de colocarlo a bordo de una aeronave.

Equipaje facturado de trasbordo

Artículo 70. A menos que la Autoridad Aeronáutica lo establezca de otra manera, los explotadores de aeropuertos deberán establecer procedimientos para someter a inspección al equipaje facturado que se transborde entre aeronaves destinadas a operaciones de transporte aéreo comercial internacional.

Los explotadores de aeronaves involucrados en las operaciones de trasbordo del equipaje facturado, establecerán procedimientos para garantizar que este equipaje está protegido contra interferencias no autorizadas.

La Autoridad Aeronáutica venezolana, podrá validar en cooperación con la Autoridad competente de otros Estados, la calidad de los procedimientos de inspección sobre el equipaje facturado, en el aeropuerto de origen fuera del territorio nacional, a fin de eximir a los explotadores de aeropuertos nacionales, de realizar la inspección de dicho equipaje.

Equipaje facturado de trasbordo acompañado

Artículo 71. Para los casos del equipaje facturado de trasbordo, los explotadores de aeronaves se asegurarán que dicho equipaje no se

transporte hasta que se confirme que el correspondiente pasajero ha subido a bordo de la aeronave.

Almacenamiento del equipaje extraviado, no reclamado o no identificado

Artículo 72. Todo aeródromo o aeropuerto establecerá zonas de almacenamiento seguras en las que se conservará el equipaje extraviado, no identificado o no reclamado, hasta que se remita o sea reclamado por su propietario, de acuerdo con los procedimientos establecidos en el programa de seguridad local del aeródromo o aeropuerto.

Carga, correo, aprovisionamientos, suministros, piezas de repuesto y otros artículos

Artículo 73. La carga aérea y el correo, de origen y de transbordo, así como el aprovisionamiento, suministro, piezas de repuesto y otros objetos a ser transportados en aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial, dependiendo de sus características, se someterán a métodos y controles de seguridad apropiados por parte de los explotadores de aeronaves, agentes acreditados o empresas destinadas a la manipulación de las provisiones y suministros, según corresponda, y serán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican estos controles hasta la salida de la aeronave.

La carga aérea y el correo, considerados como "conocidos" deberán estar acompañados de una declaración de seguridad escrita o electrónica a lo largo de la cadena de suministro segura.

En los casos en que un explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial reciba carga o correo proveniente de un agente de carga cuyos controles de seguridad no están aprobados deberá ser tratada como carga o correo "no reconocido" y sometido a controles de seguridad adecuados por parte del explotador de aeronaves, antes de ser aceptado y transportado en una aeronave.

Carga y correo de alto riesgo

Artículo 74. La carga y el correo de alto riesgo se someterán a medidas de seguridad reforzadas para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

Aprobación de procedimientos de seguridad

Artículo 75. La Autoridad Aeronáutica, deberá aprobar los procedimientos de seguridad que implementen los agentes acreditados o expedidores reconocidos, de conformidad a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 109 (RAV 109), para el manejo de la carga y el correo destinado al transporte aéreo comercial.

CAPÍTULO VIII
Equipos de Seguridad

Ajuste a la norma de los equipos de seguridad

Artículo 76. Los equipos de inspección de pasajeros y equipajes de mano, equipaje facturado o de carga, que se utilicen en los procedimientos de seguridad en la aviación civil, deberán ajustarse a lo establecido en la regulación pertinente que establezca la Autoridad Aeronáutica, así como, las normas básicas de seguridad e higiene que se indiquen en otras normativas legales vigentes.

Equipos de seguridad en el aeródromo o aeropuerto

Artículo 77. Corresponde a cada explotador de aeródromo o aeropuerto, la adquisición, instalación, calibración y mantenimiento de los equipos de seguridad destinados a garantizar la aplicación de las medidas de seguridad para prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en el aeródromo o aeropuerto, en acuerdo a los servicios de seguridad que preste.

Equipos de seguridad

Artículo 78. En caso que los explotadores de aeronaves, las empresas de servicios de seguridad, los agentes acreditados y otras empresas, adquieran equipos para el desarrollo de actividades de seguridad en la aviación civil, deberán ajustarse a los principios y criterios establecidos por la Autoridad Aeronáutica en la respectiva regulación y normativa complementaria.

CAPÍTULO IX
Personal

Certificación

Artículo 79. El personal que desempeñe funciones en el área de la Seguridad de la Aviación Civil en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, así como los instructores en la materia, deberán aprobar

el proceso de certificación de competencias ante la Autoridad Aeronáutica y cumplir con las demás exigencias establecidas en la normativa aeronáutica venezolana.

Adiestramiento

Artículo 80. Los candidatos a desempeñar funciones de seguridad de la aviación, previo el cumplimiento de los requisitos de selección, deberán recibir y aprobar el adiestramiento teórico, práctico y de entrenamiento en el trabajo, de acuerdo a lo establecido en el programa de instrucción del explotador aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

Posterior a los doce (12) meses del adiestramiento, toda persona que se desempeñe en funciones de seguridad de la aviación, deberá recibir y aprobar una capacitación recurrente en materia de seguridad de la aviación civil.

Registros

Artículo 81. Todo explotador de aeronave, aeropuerto o aeródromo, agentes acreditados y empresas de servicios de seguridad, deberá mantener con respecto a su personal de Seguridad de la Aviación (AVSEC), los registros correspondientes a la capacitación teórica-práctica y recurrente, las evaluaciones periódicas que demuestren el desempeño eficiente, así como otras evidencias relacionadas con su selección.

CAPÍTULO X
Plan Nacional de Contingencias Contra Actos de Interferencia Ilícita de la Aviación Civil

Elaboración del Plan

Artículo 82. La Autoridad Aeronáutica, elaborará el Plan Nacional de Contingencias Contra Actos de Interferencia Ilícita de la Aviación Civil, el cual, en coordinación con los órganos administrativos de gobierno, los organismos encargados de hacer cumplir la ley, los explotadores de aeronaves, los explotadores de aeródromos o aeropuertos, impartirá las instrucciones pertinentes, a fin de responder a los actos de interferencia ilícita que ocurran en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela o que afecten y puedan menoscabar la Seguridad de la Aviación Civil Nacional.

Aprobación del Plan

Artículo 83. La Autoridad Aeronáutica, evaluará y aprobará los Planes de Contingencia de cada uno de los aeródromos o aeropuertos o explotadores de aeronaves, y verificará que se asignen los recursos necesarios para su implementación; igualmente la evaluará la realización de simulacros periódicos de estos planes.

Planes de Contingencia

Artículo 84. La responsabilidad y autoridad inicial para determinar las medidas que hubiese de adoptarse en caso de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, recaerá sobre los representantes que conformen el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) o en el Centro de Manejo de Crisis (CMC) del aeródromo o aeropuerto, de conformidad a lo establecido en el Plan de Contingencia del aeródromo o aeropuerto y lo contemplado en el Plan Nacional de Contingencias.

Conformación del COE

Artículo 85. El Centro de Operaciones de Emergencia (COE) o Centro de Manejo de Crisis (CMC), de cada aeródromo o aeropuerto, estará conformado por:

1) Un representante de la dependencia de Seguridad de la Aviación (AVSEC) del explotador de Aeródromo o Aeropuerto.
2) Un representante de la dependencia de Operaciones del explotador de Aeródromo o Aeropuerto.
3) Un Representante del servicio de Control de Tránsito Aéreo.
4) Un Representante del Explotadores de aeronaves afectado en la incidencia.
5) Un Representante por cada uno de los organismos de Seguridad de Estado con competencias y responsabilidades según lo establecido en el presente Plan.
6) Las demás personas que la Autoridad Aeronáutica establezca en la correspondiente Regulación Aeronáutica Venezolana.

Prevención

Artículo 86. Todos los entes que reciban información fiable que indique que una aeronave en tierra, pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas de alerta que se indiquen en el Plan de Contingencias del aeródromo o aeropuerto, para su protección e inspección en búsqueda de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o materiales peligrosos.

Notificación del servicio de tránsito aéreo

Artículo 87. El Servicio de Tránsito Aéreo, cuando exista información fiable que una aeronave en vuelo pueda ser objeto de acto de interferencia ilícita, deberá notificar esta situación, lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados.

Plan de Contingencia del aeródromo o aeropuerto

Artículo 88. El Plan de Contingencia del aeródromo o aeropuerto, deberá incluir la intervención de órganos especializados para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgo para la aviación civil.

Información

Artículo 89. Todo ciudadano, organismo o empresa deberá comunicar inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica, toda la información pertinente relativa a los incidentes o amenazas que se cometan en sus instalaciones contra la Seguridad de la Aviación Civil, a fin de evitar la ocurrencia de hechos similares.

Personal de relaciones interiores y justicia

Artículo 90. El personal especializado, adscrito a la Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia, deberá desplazarse rápidamente al lugar del incidente, para la ejecución efectiva de los planes de Contingencias respectivos.

Seguridad de pasajeros y tripulantes

Artículo 91. Todos los entes que estén involucrados, en la atención de una aeronave en tierra, objeto de un acto de interferencia ilícita, adoptarán las medidas apropiadas para procurar la seguridad de pasajeros y tripulantes que se indiquen el Plan de Contingencias del aeródromo o aeropuerto en acuerdo a los principios establecidos en el Plan Nacional de Contingencia.

Información a los Estados

Artículo 92. El Servicio de Tránsito Aéreo, en la atención de una aeronave en vuelo, objeto de un acto de interferencia ilícita, deberá transmitir toda la información pertinente a los Estados responsables de las dependencias de servicio de tránsito aéreo interesadas, inclusive, las del aeródromo o aeropuerto de destino, conocido o supuesto, al

explotador de la aeronave afectada y a otras entidades pertinentes, según establezca el Plan de Contingencias, de manera que puedan adoptarse medidas de protección oportunas y apropiadas en ruta y en el destino conocido, probable o posible de la aeronave.

Responsabilidad del servicio de tránsito aéreo

Artículo 93. El Servicio de Tránsito Aéreo, en la medida en que lo exijan las circunstancias, deberá prestar la asistencia necesaria para proteger aeronaves en vuelo, objeto de acto de interferencia ilícita, que entren o naveguen en el espacio aéreo Venezolano y requieran aterrizar en un aeródromo o aeropuerto, teniendo presente la posibilidad de un descenso de emergencia, asimismo, adoptará las medidas apropiadas para acelerar la realización de todas las fases de vuelo inclusive la autorización para aterrizar.

Medidas para salvaguardar vidas humanas

Artículo 94. La Autoridad Aeronáutica, a través de los Servicios de Tránsito Aéreo, adoptará todas las medidas posibles para asegurarse que la aeronave, objeto de un acto de interferencia ilícita, esté detenida en tierra, a menos que su partida sea imperiosa debido a la necesidad primordial de proteger vidas humanas. Asimismo reconocerá la importancia de las consultas cuando sean posibles, con el Estado del explotador de la aeronave y los Estados de destino supuesto o declarado.

Notificación de aterrizaje

Artículo 95. En caso que haya aterrizado una aeronave objeto de interferencia ilícita, en la República Bolivariana de Venezuela, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con el autoridad competente en materia de relaciones exteriores, notificará por el medio más rápido, dicho aterrizaje, así como toda información pertinente que disponga a:

1) El Estado de matrícula de la aeronave, en caso de que aplique.
2) El Estado del explotador de la aeronave, en caso de que aplique.
3) Cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en una aeronave, en caso de que aplique.
4) Los Estados de cuyos ciudadanos resultaron muertos, lesionados, rehenes y detenidos como consecuencia del suceso. En caso de que aplique.
5) La Organización Internacional de la Aviación Civil (OACI).

Notificación a la OACI

Artículo 96. En caso que ocurra un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, la Autoridad Aeronáutica, preparará y enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el informe final de dichos eventos, una vez resuelto el suceso.

Mando

Artículo 97. Una vez cometido un acto de interferencia ilícita, que a juicio del Ejecutivo Nacional, obedezca a altos intereses de la Nación, la responsabilidad del mando ejecutivo a nivel nacional será asumida por la autoridad competente en materia de relaciones interiores y justicia.

De no existir la condición mencionada en el párrafo anterior, en el lugar del incidente, las medidas estarán al mando del Centro de Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo de Crisis, de conformidad a lo establecido en el Plan de Contingencia Local del Aeródromo o Aeropuerto, o hasta que el mando sea asumido por el Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia o la persona que este delegue.

Interferencia ilícita a mando de la Autoridad Aeronáutica

Artículo 98. Cuando el acto de interferencia Ilícita se esté desarrollando en una aeronave en vuelo o en rodaje inmediatamente después de aterrizar, hasta que la aeronave se detiene o desde el momento en que la aeronave comienza a rodar antes del despegue, hasta que la aeronave aterrice o abandone el espacio aéreo de La República Bolivariana de Venezuela, el mando de las operaciones de respuesta estará a cargo de la Autoridad Aeronáutica, a través de los Servicios de Tránsito Aéreo.

Una vez, que la aeronave se detenga, el mando corresponde al funcionario representante del Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia, asignado al aeródromo o aeropuerto, o en su defecto, y en espera de este, la persona de jerarquía superior asignada en el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) o Centro de Manejo de Crisis (CMC), al momento de la ocurrencia del incidente.

Activación del COE

Artículo 99. Cuando se reciba una notificación de que un acto de interferencia ilícita está ocurriendo en un aeródromo o aeropuerto, o esté afectando a una aeronave en vuelo, el explotador de aeródromo o aeropuerto será responsable de activar el Centro de Operaciones de

Emergencia (COE) o Centro de Manejo de Crisis (CMC), quien adoptará las medidas necesarias de conformidad a los Planes de Contingencia de aeródromo o aeropuerto correspondiente.

Aislamiento de aeronave

Artículo 100. En caso de aterrizar la aeronave, ésta deberá ser dirigida al puesto aislado de estacionamiento de aeronaves y toda medida a adoptarse, deberá estar conforme a lo estipulado en el Plan de Contingencia del aeródromo o aeropuerto.

Relaciones con los medios de comunicación

Artículo 101. Durante un acto de interferencia ilícita, la información para los medios de comunicación, sólo será proporcionada, a través del portavoz designado por la Autoridad Aeronáutica; para los casos de comunicados de prensa emitidos por parte del Centro de Operaciones de Emergencia (COE) o Cetro de Manejo de Crisis (CMC) del aeródromo o aeropuerto en el que ocurriese un acto de interferencia ilícita, sólo podrán ser emitidos previa autorización de la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO XI
Seguridad de la Aviación Civil

Control de la seguridad de la aviación civil

Artículo 102. En seguimiento de lo establecido en los Artículo 14 y 42 de la Ley de Aeronáutica Civil, las actividades de evaluación y vigilancia, serán llevadas a cabo por parte del cuerpo de Inspectores Aeronáuticos especialistas en seguridad de la aviación, adscritos a la Autoridad Aeronáutica, quienes tendrán la facultad de acceso ilimitado a las aeronaves, aeropuertos, aeródromos e instalaciones de aviación civil, así como a la documentación necesaria con el fin de ejecutar las auditorías, inspecciones, pruebas y estudios en materia de seguridad de la aviación civil.

Programa Nacional de Control de la Calidad en materia de seguridad de la aviación civil

Artículo 103. La Autoridad Aeronáutica, elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de Control de la Calidad en materia de seguridad de la aviación civil, el cual incluirá inspecciones, auditorías, pruebas y evaluaciones, de manera periódica, a fin de verificar que se cumpla con el Plan Nacional de

Seguridad de la Aviación Civil, y procurar la rectificación oportuna y eficaz de toda deficiencia detectada.

Presentación de informes

Artículo 104. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica, establecer un sistema confidencial de presentación de informes para analizar la información de seguridad proporcionada por los diferentes usuarios y operadores del sistema aeronáutico nacional.

Responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica

Artículo 105. La Autoridad Aeronáutica establecerá lineamientos para registrar y analizar los resultados de las auditorías, estudios de seguridad, inspecciones, investigaciones, y pruebas aplicadas por la Autoridad Aeronáutica a los operadores, así como informes de ejercicios y reportes suministrados por los usuarios y operadores de la industria aeronáutica, con el propósito de identificar las causas y patrones de incumplimiento sobre las medidas de seguridad, y de verificar la aplicación de las medidas correctivas necesarias.
Tomando en cuenta los resultados de las actividades antes mencionadas, la Autoridad Aeronáutica determinará las prioridades y la frecuencia de las futuras actividades de control de la calidad.

Capacitación de los inspectores

Artículo 106. La Autoridad Aeronáutica por medio del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil se asegurará que el cuerpo de inspectores aeronáuticos especialista en seguridad de la aviación, reciba de manera efectiva y periódica la capacitación correspondiente que le permita contar con las herramientas para la aplicación de las actividades de control de la calidad.

Ejecución de ejercicios o simulacros

Artículo 107. Los explotadores de aeródromos, aeropuertos y aeronaves, serán responsables de ejecutar ejercicios o simulacros que demuestren su nivel de preparación ante la solución de actos de interferencia ilícita contra las instalaciones aeroportuarias o aeronaves, previa autorización de la Autoridad Aeronáutica, conforme a los criterios contenidos en la respectiva normativa técnica vigente.

CAPÍTULO XII
Ajustes del Plan Nacional de Seguridad y otra documentación pertinente

Adecuación de la norma

Artículo 108. Basándose en el nivel de amenaza que exista en el territorio y tomando en cuenta la situación internacional, el Estado venezolano podrá ajustar los elementos pertinentes del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como de cualquier otra regulación, programa, normativa, manuales y procedimientos relacionados con las actividades de seguridad de la aviación civil.
Asimismo, los ajustes sobre estos documentos serán efectuados cuando se presenten cambios en la normativa internacional, convenios o acuerdos de los cuales el Estado venezolano es miembro.

Cambios al Plan

Artículo 109. Para los cambios del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, corresponderá al Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, solicitar y sustentar ante el Ejecutivo Nacional los proyectos de modificación correspondiente.

Cambios a la normativa aeronáutica

Artículo 110. Para el caso de las modificaciones o enmiendas a las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, las circulares, los manuales y procedimientos, corresponderá a la Autoridad Aeronáutica, realizar los ajustes pertinentes conforme a las atribuciones conferidas en el Ordenamiento Jurídico venezolano.

Información sobre Amenazas

Artículo 111. Los Organismos de Seguridad e Inteligencia, adscritos al Ministerio con competencia en Relaciones Interiores y Justicia, serán responsables de verificar y validar la información sobre las amenazas relativas a la seguridad de la aviación civil, informando de manera oportuna a la Autoridad Aeronáutica a fin de establecer procedimientos especiales para contrarrestar las posibles amenazas.

Información por parte de la Autoridad Aeronáutica

Artículo 112. La Autoridad Aeronáutica informará a los Organismos de Seguridad e Inteligencia del Estado, sobre los resultados de las inspecciones, evaluaciones e información que arrojen evidencia de una posible amenaza a la seguridad de la aviación civil.

Medidas para contrarrestar las amenazas

Artículo 113. En respuesta a la información concreta recibida respecto a una posible amenaza a los intereses de la aviación civil, La Autoridad Aeronáutica, en coordinación con los organismos representados en el Comité Nacional de Seguridad, evaluará permanentemente las amenazas y se asegurará que los aeródromos o aeropuertos, explotadores de aeronaves y otras autoridades pertinentes adopten las medidas apropiadas para contrarrestar las amenazas.

Distribución de la información

Artículo 114. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica, la distribución de la información y las correspondientes notificaciones, a fin que se tomen las acciones necesarias para garantizar la adecuación de las medidas de seguridad al nivel de amenaza establecido.

Nivel de amenaza

Artículo 115. A un aumento general en el nivel de la amenaza dirigida contra la aviación civil, se responderá con un refuerzo general de las medidas de seguridad en todo el sistema de aviación.

Las diferentes medidas que deberán aplicarse en acuerdo a los niveles de amenaza, serán establecidas por la Autoridad Aeronáutica, considerando:

1) Nivel de amenaza **ALTA:** Se aplicará cuando sucede un hecho generado por un acto de interferencia ilícita o cualquier otro que atente contra la seguridad de las personas e instalaciones aeronáuticas, asimismo, este nivel deberá establecerse, cuando existan hechos que ocurren continuamente y que pueden generar una condición crítica o cuando existan informaciones ordinarias o secretas que un explotador de aeródromo o aeropuerto o de aeronaves pueda ser objeto de algún tipo de agresión.
2) Nivel de amenaza **MEDIA:** Este nivel se aplica cuando existen condiciones que permiten mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento del aeródromo o aeropuerto o de un explotador de aeronaves (huelgas, robos, alteración de los servicios aeroportuarios, otros.)
3) Nivel de amenaza **BAJA:** Este nivel se aplica cuando se considera que por la ubicación, el desarrollo de la actividad pública y las medidas de seguridad tomadas, el aeródromo o aeropuerto o

explotador de aeronaves no está en peligro de sufrir algún acto que atente contra sus instalaciones o sus operaciones.

Confidencialidad

Artículo 116. Las personas que desempeñen funciones oficiales, funciones de seguridad para explotadores de aeronaves, aeropuertos, aeródromos, agentes acreditados, empresas de servicios de provisiones y suministros, empresas de servicios de seguridad y las personas cuyas funciones puedan comprometer la seguridad de la aviación civil, no podrán divulgar información o aspectos vulnerables que comprometan o puedan comprometer la seguridad de la aviación, sin menoscabo de las sanciones civiles, penales y administrativas a que den lugar.

El contenido del presente Plan, así como el contenido de las normas correspondientes en materia de seguridad de la aviación civil, serán de carácter clasificado, en aras de la preservación de la seguridad de la aviación civil. La información contenida en los documentos antes mencionados será conocida en su totalidad, o en las partes apropiadas, por las personas que lo requieran para el desempeño de sus funciones.

Examen de Incidentes

Artículo 117. Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil, la Autoridad Aeronáutica, en conjunto con los Organismos de Seguridad e Inteligencia del Estado, realizarán inmediatamente resuelto el suceso, un examen y análisis de todo lo sucedido, el resultado de este examen deberá ponerse a disposición de todos los participantes, junto con las medidas necesarias para hacer mejoras de carácter general y subsanar toda deficiencia.

Informe

Artículo 118. Verificado el resultado del examen y análisis, se deberá elaborar el informe correspondiente y todo o parte de este, podrá ser considerado de carácter restringido, por lo que su distribución será sometida a revisión y autorizaciones especiales por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Notificación a la OACI

Artículo 119. La Autoridad Aeronáutica, será la responsable de notificar a la OACI sobre el resultado del examen y análisis, tomando en consideración lo mencionado en el párrafo anterior.

CAPÍTULO XIII
Financiamiento de la seguridad de la aviación civil

Presupuesto

Artículo 120. Los explotadores de aeronaves, aeródromos o aeropuertos, agentes acreditados, empresas de servicios de seguridad y otras empresas, con responsabilidad definidas en el presente decreto, definirán el monto o porcentaje del presupuesto que será destinado a cumplir con sus responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil e informarán a la Autoridad Aeronáutica, para fines estadísticos y de verificación que efectivamente se emplea dicho presupuesto para lo que fue establecido.

Partidas presupuestarias

Artículo 121. Los diferentes organismos del Estados definirán dentro de sus partidas presupuestarias los recursos necesarios, a fin de mantener la disponibilidad de recursos humanos y materiales necesarios para la aplicación efectiva de las medidas de seguridad establecidas en el Presente decreto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. Se deroga el Decreto N° 6.774 de fecha 26 de junio de 2009 publicado la Gaceta Oficial de la República de Venezuela Nro. 39.221 de fecha 15 de julio de 2009.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. La Autoridad Aeronáutica, dictará las normas relativas a las condiciones y requisitos para las Regulaciones Aeronáuticas, normas complementarias en función a la adaptación de la normativa aeronáutica venezolana a los estándares internacionales en materia de seguridad de la aviación civil.

Segunda. Corresponde a la Autoridad Aeronáutica, la notificación a la Organización de Aviación Civil Internacional sobre todos los asuntos relacionados con la adopción o diferencias sobre las normas y métodos recomendados que en materia de seguridad de la aviación civil, establezca esta Organización.

Tercera. Todo lo no previsto en el presente Plan y que guarde relación con la Seguridad de la Aviación Civil, será resuelto en cada caso conforme a lo dispuesto por la Autoridad Aeronáutica.

Cuarta. El presente Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil entrará en vigencia una vez que sea publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela el cual es declarado como documento clasificado.

Dado en Caracas, a los dos días del mes de junio de dos mil dieciséis. Años 206° de la Independencia, 157° de la Federación y 17° de la Revolución Bolivariana.

Ejecútese,

(L.S.)
NICOLÁS MADURO MOROS

Refrendado
El Vicepresidente Ejecutivo de la República y Primer Vicepresidente del Consejo de Ministros, (L.S.) ARISTÓBULO IZTÚRIZ ALMEIDA

Refrendado
El Ministro del Poder Popular del Despacho de la Presidencia y Seguimiento de la Gestión de Gobierno, (L.S.) JESÚS RAFAEL SALAZAR VELASQUEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, (L.S.) GUSTAVO ENRIQUE GONZÁLEZ LÓPEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para Relaciones Exteriores y Vicepresidenta Sectorial de Soberanía Política, Seguridad y Paz, (L.S.) DELCY ELOINA RODRÍGUEZ GÓMEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Banca y Finanzas, (L.S.) RODOLFO MEDINA DEL RÍO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Defensa, (L.S.) VLADIMIR PADRINO LÓPEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Industria y Comercio, y Vicepresidente Sectorial de Economía, (L.S.) MIGUEL ÁNGEL PÉREZ ABAD

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para el Turismo, (L.S.) MARLENY JOSEFINA CONTRERAS HERNÁNDEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Agricultura Productiva y Tierras, (L.S.) WILMAR ALFREDO CASTRO SOTELDO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Pesca y Acuicultura, (L.S.) ÁNGEL ALFONZO BELISARIO MARTÍNEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular de Agricultura Urbana, (L.S.) LORENA FREITEZ MENDOZA

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Educación, (L.S.) RODULFO HUMBERTO PÉREZ HERNÁNDEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para la Salud, (L.S.) LUISANA MELO SOLÓRZANO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para el Proceso Social de Trabajo, (L.S.) OSWALDO EMILIO VERA ROJAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda, (L.S.) MANUEL SALVADOR QUEVEDO FERNÁNDEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para el Ecosocialismo y Aguas, (L.S.) ERNESTO JOSÉ PAIVA SALAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Petróleo y Minería, (L.S.) EULOGIO ANTONIO DEL PINO DIAZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Planificación y Vicepresidente Sectorial de Planificación, (L.S.) RICARDO JOSÉ MENÉNDEZ PRIETO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria, Ciencia y Tecnología y Vicepresidente Sectorial para el Desarrollo Social y la Revolución de las Misiones, (L.S.) JORGE ALBERTO ARREAZA MONTSERRAT

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Comunicación e Información, (L.S.) LUIS JOSÉ MARCANO SALAZAR

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para las Comunas y Movimientos Sociales y Vicepresidenta Sectorial de Desarrollo del Socialismo Territorial, (L.S.) ISIS OCHOA CAÑIZALEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Alimentación, (L.S.) RODOLFO CLEMENTE MARCO TORRES

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Cultura, FREDDY ALFRED NAZARET ÑAÑEZ CONTRERAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Juventud y el Deporte, MERVIN ENRIQUE MALDONADO URDANETA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para los Pueblos Indígenas, (L.S.) CLARA JOSEFINA VIDAL VENTRESCA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para la Mujer y la Igualdad de Género, (L.S.) GLADYS DEL VALLE REQUENA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para el Servicio Penitenciario, (L.S.) MARÍA IRIS VARELA RANGEL

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, (L.S.) LUIS ALFREDO SAUCE NAVARRO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Energía Eléctrica, (L.S.) LUIS ALFREDO MOTTA DOMÍNGUEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Industrias Básicas, Estratégicas y Socialistas, (L.S.) JUAN BAUTISTA ARIAS PALACIO

Refrendado
El Ministro de Estado para el Comercio Exterior e Inversión Internacional, (L.S.) JESÚS GERMÁN FARÍA TORTOSA

Refrendado
El Ministro de Estado para la Nueva Frontera de Paz, (L.S.) GERARDO JOSÉ IZQUIERDO TORRES

- **Decreto N° 2.343, mediante el cual se dicta el Plan Nacional de Facilitación.** *Gaceta Oficial Nº 40.917 del 02-06-2016*

Decreto Nº 2.343 02 de junio de 2016

NICOLÁS MADURO MOROS
Presidente de la República

Con el supremo compromiso y voluntad de lograr la mayor eficacia política y calidad revolucionaria en la construcción del socialismo y la refundación de la nación venezolana, basado en principios humanistas, sustentados en condiciones morales y éticas que persiguen el desarrollo de la patria y del colectivo, por mandato del pueblo, de conformidad con lo previsto en el artículo 226 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en ejercicio de la atribución conferida en el numeral 2 del artículo 236 *ejusdem*, en concordancia con el artículo 12 de la Ley de Aeronáutica Civil, en Consejo de Ministro.

DICTO

El siguiente,

PLAN NACIONAL DE FACILITACIÓN

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Objeto

Artículo 1º. El Plan Nacional de Facilitación, tendrá por objeto establecer políticas, métodos y procedimientos permanentes, para la simplificación de formalidades o trámites para cruces fronterizos a través de los aeropuertos internacionales; así como en la infraestructura aeronáutica nacional, los aeródromos o aeropuertos, las aeronaves, tripulantes, pasajeros, equipajes, mercancías, suministros y correo conjuntamente con la provisión de facilidades y servicios necesarios vinculados a los mismos, a fin de facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves en el territorio venezolano y evitar todo retardo innecesario a las mismas, a las tripulaciones, a los pasajeros, a la carga y al correo.

Aplicabilidad

Artículo 2º. El presente Plan Nacional de Facilitación será aplicable a los Explotadores del Servicio Público de Transporte Aéreo, a los Explotadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, a los Explotadores de Servicios Especializados Aeroportuarios, a los Explotadores de Aeródromos o Aeropuertos, a los organismos miembros del Comité Nacional de Facilitación y a los usuarios de los servicios antes mencionados.

Definiciones

Artículo 3º. Para los efectos de la actividad aeronáutica, en materia de facilitación, se establecen las siguientes definiciones:

Admisión: Permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes para entrar a la República Bolivariana de Venezuela.

Admisión temporal: Régimen mediante el cual se introducen mercancías al territorio aduanero nacional con suspensión del pago de los impuestos de importación y otros recargos e impuestos adicionales que fueren aplicables, con una finalidad determinada a condición que sean reexpedidas luego de su utilización, sin haber experimentado modificación alguna.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronave.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo, el cual funciona como puerto de entrada o salida para tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, salud pública, reglamentación veterinaria, fitosanitaria o procedimientos similares y que esté definido como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Agente autorizado: Persona que representa al explotador y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

Tiendas libres de impuestos (Dutty Free Shops): Establecimientos comerciales ubicados en las zonas primarias de las aduanas localizadas en puertos o aeropuertos internacionales en los que se permite la permanencia de mercancías nacionales y extranjeras para ser expedidas a aquellas personas que vayan a entrar o salir del mismo

en calidad de pasajeros con suspensión del pago de los impuestos aduaneros.

Área infectada: Áreas geográficas definidas en las que se observan la transmisión activa de enfermedades transmitidas por vectores humanos o animales o por ambos, según las notificaciones de las autoridades de salud pública locales o nacionales o la Organización Mundial de la Salud.

Arreglos de tránsito directo: Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso en nuestro territorio, debe permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

Autoridad Aeronáutica: La Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) la misma será ejercida por su presidente y demás funcionarios que este designe.

Autoridades competentes: Dependencias o funcionarios de la República Bolivariana de Venezuela, encargados de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo.

API interactivo (iAPI): Información anticipada del pasajero que permite a los explotadores de aeronaves recopilar los elementos de datos requeridos y transmitirlos a las autoridades públicas en el momento de la presentación.

Carga: Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Cargar: Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para ser transportados en un vuelo.

Comodidades para los pasajeros: Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

Consignatario aceptante: Toda persona que mediante declaración ante la aduana acepta la titularidad de las mercancías y las responsabilidades que de ello se derivan.

Control fronterizo automatizado (ABC): Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el token, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el token, consulta los registros de control de frontera y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.

Control de estupefacientes: Medidas adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

Control de migración: Medidas adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela, para controlar la entrada, tránsito y la salida de su territorio de las personas que viajan por vía aérea.

Correo: Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de ser entregados a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Declarante: Toda persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.

Desaduanamiento de mercancías: Retiro de las mercancías de la zona primaria de la aduana respectiva una vez cumplidas las formalidades.

Descarga: Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.

Desembarque: Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante las siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Desconsolidación: Es la acción que realiza el desconsolidador o su representante autorizado, bajo control de la Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria, que separa el contenido de una carga consolidada para su distribución a cada consignatario conforme a los documentos propios emitidos, una vez que la misma ha ingresado a los recintos, almacenes o depósitos aduaneros autorizados.

Desinfección: Significa el procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en la superficie de un cuerpo humano, animal o en equipajes, carga, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.

Desinsectación: Significa el procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos vectores de enfermedades humanas o que constituyan especies exóticas, que puedan encontrarse en equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales.

Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI): Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de

los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la Organización de Aviación Civil (OACI) Internacional mantiene en nombre de dichos Participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.

DVLM electrónico (Pasaporte, visado o tarjeta): Un DVLM que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones de la parte pertinente del Documento número 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Documento de viaje: El pasaporte u otro documento oficial de identidad otorgado por la República Bolivariana de Venezuela, para ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

Documentos de los explotadores de aeronaves: Cartas de porte aéreo, notas de consignación, billetes de pasajeros y tarjetas de embarques de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de créditos (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centraje para el uso de los explotadores de aeronaves.

Embarque: Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores al mismo vuelo directo.

Equipaje: Artículos propiedad de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.Conjunto de artículos propiedad de pasajeros, entregados mediante etiqueta registrada por el explotador de la aeronave para el mismo trayecto o ruta a utilizar por los pasajeros transportados en una aeronave bajo la responsabilidad del explotador y de conformidad a un contrato de transporte aéreo.

Equipaje extraviado: Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje no acompañado: Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en la que viaja la persona a quien pertenece o en otra.

Equipaje no identificado: Equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto y cuyo propietario no pueda ser identificado.
Equipaje no reclamado: Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.
Equipos de aeronave: Artículos, incluso el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos ni suministros, y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.
Equipo de seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.
Equipo terrestre: Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.
Escolta: Persona autorizada por un Estado contratante o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado contratante.
Estado de matrícula: Estado en el cual está matriculada la aeronave.
Evaluación de riesgo: La evaluación que efectúa la República Bolivariana de Venezuela para determinar si una persona deportada puede ser trasladada utilizando servicios aéreos comerciales con o sin acompañamiento de custodia. En la evaluación deberían tenerse en cuenta todos los factores pertinentes, incluida su aptitud médica, mental y física para su traslado en un vuelo comercial, su buena disposición o renuncia a viajar, sus patrones de comportamiento y todo antecedente de actos violentos.
Explotador de aeronave: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
Explotador de aeródromo o aeropuerto: Toda persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado para explotar un aeródromo o aeropuerto debidamente otorgado por la Autoridad Aeronáutica.
Gestión de riesgos: Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de gestión que proporcionan a los organismos encargados de la inspección, la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo.

Impostor: Persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo de un documento de viaje auténtico.
Impuesto de importación: Tributo que se causa con motivo de la introducción al territorio aduanero nacional de mercancías extranjeras con fines definitivos.
Inicio del viaje: El punto en que la persona inicio su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.
Inspector Aeronáutico: Funcionario designado por la Autoridad Aeronáutica facultado para ejercer la función de vigilancia de la seguridad que debe prohibir el despegue de una aeronave o el ejercicio de cualquier otra actividad aeronáutica que infrinja las disposiciones previstas en la Ley de conformidad con lo establecido en la normativa técnica.
Integridad fronteriza: Aplicación que ejerce la República Bolivariana de Venezuela de sus leyes y reglamentos en cuanto al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.
Línea aérea: Cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo regular.
Miembro de la tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.
Miembro de la tripulación de vuelo: Es el titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.
Orden de deportación: Es una orden emitida por escrito, expedida por las autoridades competentes de la República Bolivariana de Venezuela y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga del Estado.
Orden de retiro: Es una orden emitida por escrito y notificada por las autoridades de la República Bolivariana de Venezuela a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible, ordenando al explotador que retire a esa persona del territorio.
Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta al transporte aéreo comercial o al de trabajos aéreos.
Operador económico autorizado (OEA): Quien participa en el movimiento internacional de mercancías en representación de la Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria o en cualquier función que ésta hubiera autorizado, de acuerdo con las

normas de seguridad de la cadena de suministro de la Organización Mundial de Aduanas o equivalentes. El concepto de Operador económico autorizado incluye, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, despachantes, transportistas, consolidadores, intermediarios, operadores portuarios, aeroportuarios y de terminales, operadores integrados, depósitos y distribuidores.

Persona con discapacidad: Son todas aquellas personas que por causas congénitas o adquiridas presenten alguna disfunción o ausencia de sus capacidades de orden físico, mental, intelectual, sensorial o combinaciones de ellas; de carácter temporal, permanente o intermitente, que al interactuar con diversas barreras le impliquen desventajas que dificultan o impidan su participación, inclusión e integración a la vida familiar y social, así como el ejercicio pleno de sus derechos humanos en igualdad de condiciones con los demás.

Persona deportada: Una persona que fue admitida legalmente por la República Bolivariana de Venezuela por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir del territorio nacional.

Persona documentada inapropiadamente: Una persona que viaja o intenta viajar:

1) Con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido.
2) Con un documento de viaje o visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterada.
3) Sin el documento de viaje o visado requerido.

Persona no admisible: Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a la República Bolivariana de Venezuela por las autoridades correspondientes.

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

Precauciones necesarias: Verificaciones llevadas a cabo por personal adecuadamente capacitado del explotador de aeronaves o de la compañía que opera en nombre del explotador de aeronaves, en el punto de embarque para asegurarse que cada persona tenga consigo un documento de viaje válido y, cuando corresponda, el visado o permiso de residencia requerido para ingresar al Estado receptor.

Provisiones transportadas a bordo: Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el explotador utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.

RAV (Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas): Es el conjunto normativo conformado por reglas, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos de ámbito técnico operacional, emitido por la Autoridad Aeronáutica Nacional a través de una Providencia Administrativa, las cuales son de cumplimiento obligatorio para la comunidad en general.

Reconocimiento: Procedimiento mediante el cual se verifica el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el régimen aduanero y demás disposiciones legales a las que se encuentran sometidas la introducción o la extracción de las mercancías declaradas por los interesados, conforme a la documentación exigida por la legislación especial en la materia para la aplicación del respectivo régimen, el cual podrá ser selectivo o aleatorio.

Reexpedición: Actividad accesoria, por la cual aquellas mercancías que ingresaron bajo el régimen de admisión temporal son extraídas del territorio aduanero nacional para su retorno al país de destino o cualquier otro territorio.

Régimen de equipaje: Conjunto de efectos de uso o consumo personal y los obsequios que trasladen los pasajeros y tripulantes al arribar o salir del país que por su naturaleza, cantidades y valores, no demuestren finalidad comercial.

Régimen de provisiones a bordo: Régimen por el cual ingresan bajo potestad aduanera víveres, provisiones y materiales de reparación para los vehículos, destinados al uso y consumo de los pasajeros y tripulantes de vehículos que realicen transporte internacional de carga o pasajeros.

Repuestos: Artículos, incluso motores y hélices, para reparación y de recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

Retiro de una persona: Acción mediante la cual las autoridades competentes de la República Bolivariana de Venezuela en cumplimiento de las leyes, ordenan a una persona salir del Estado.

Suministros para consumo (avituallamiento): Mercancías, independientemente que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

Suministros para llevar: Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

Transmisión electrónica: Acción de enviar a través del sistema aduanero automatizado los documentos inherentes a la introducción o extracción de mercancías, así como cualquier otra acción o envío de documentos, actas o formatos que se incorporen al sistema por medios electrónicos.

Ventanilla única: Servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte, presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

Visitante: Toda persona que desembarque y entre en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela no siendo esta su residencia habitual, y que permanece en él legalmente con arreglo a lo prescrito por las autoridades competentes, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio.

Vuelos de socorro: Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar a personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros.

Vuelo directo: La operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía a cualesquier puntos intermedios, hasta el punto de destino.

Zona de tránsito directo: Zona especial que, con aprobación de las autoridades competentes de la República Bolivariana de Venezuela y bajo su jurisdicción inmediata, se establece en los aeropuertos internacionales para comodidad y conveniencia del tráfico que se detiene brevemente en territorio venezolano.

Zona primaria: Área de la circunscripción aduanera integrada por las respectivas oficinas, patios, zonas de depósito, almacenes, atracaderos, fondeaderos, pistas de aterrizajes, avanzadas y en general por los lugares donde los vehículos o medios de transporte realizan operaciones inmediatas y conexa de la carga y descarga y donde las mercancías que no hay sido objeto de desaduanamiento quedan depositadas.

TÍTULO II
COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Creación del Comité Nacional de Facilitación

Artículo 4º. Se crea el Comité Nacional de Facilitación, adscrito al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el cual estará encargado de coordinar los diferentes entes y órganos participantes del sector y velará por el cumplimiento de la normativa técnica que regula la agilización de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional, de aeronaves, pasajeros, carga, suministros y correo, con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adoptados y regulados por la Autoridad Aeronáutica.

Conformación del Comité

Artículo 5º. El Comité Nacional de Facilitación, será presidido por la Autoridad Aeronáutica y estará integrado por uno o más representantes de alto nivel de cada uno de los siguientes organismos:
Ministerio con competencia en Relaciones de Interiores y Justicia.
Ministerio con competencia en Relaciones Exteriores.
Ministerio con competencia en Salud.
Ministerio con competencia en Agricultura.
Ministerio con competencia en Defensa.
Ministerio con competencia en Turismo.
Ministerio con competencia en Transporte Aéreo.
Ministerio con competencia en Finanzas.
Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria.
Oficina Nacional Antidrogas.
Comité Nacional de Seguridad.
Instituto Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía.
Cámara Venezolana de Empresas de Transporte Aéreo.
Asociación de Líneas Aéreas en Venezuela.
Bolivariana de Aeropuertos S.A.
Cualquier otro organismo que el Comité Nacional de Facilitación considere incorporar, en virtud de cualquier situación que demande la participación especial de este.

Designación de los Miembros del Comité

Artículo 6º. La designación de los miembros del Comité Nacional de Facilitación será realizada por la máxima autoridad de los Organismos que conforman el referido comité. Dicha designación se efectuará con treinta (30) días de anticipación a la realización de la primera reunión del año.

Constitución del Comité

Artículo 7º. Se considerará válidamente constituido el Comité Nacional de Facilitación, cuando asistan la mitad más uno de sus miembros designados a la primera reunión del año.

Grupos de Trabajo

Artículo 8º. A los fines de llevar a cabo la labor del Comité Nacional de Facilitación, los miembros podrán designar a una o más personas de nivel técnico administrativo medio de sus respectivas organizaciones, para que los representen en las reuniones que se realicen para el estudio de algún problema específico.

Los representantes de los miembros del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil deberán contar con la facultad necesaria para pronunciarse en nombre de sus respectivas organizaciones y para iniciar las medidas necesarias en apoyo de la labor del Comité.

El funcionario designado por el Presidente del Comité tendrá las facultades suficientes para convocar y presidir las reuniones de personal de nivel administrativo medio.

Deberes y Atribuciones del Comité

Artículo 9º. Son deberes y atribuciones del Comité Nacional de Facilitación los que a continuación se señalan:

1) Dictar su Reglamento Interno, así como las normas y procedimientos para el funcionamiento del Comité.
2) Propiciar la creación y mejoramiento de las instalaciones y servicios requeridos en los aeropuertos internacionales para facilitar la entrada, tránsito y salida de las aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, suministros y correo.
3) Proponer las medidas adecuadas para lograr el más alto grado de aplicación posible en el país, de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 (FACILITACIÓN) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

4) Asesorar en la preparación de los estudios y proyectos para construcción y remodelación de los aeropuertos internacionales y nacionales.
5) Estudiar y opinar respecto a las recomendaciones formuladas por las distintas Conferencias del Departamento de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que no afecten el Anexo 9 (FACILITACIÓN) y las decisiones adoptadas por el Consejo de la OACI sobre aplicación en el país.
6) Recopilar y examinar todas las normas, métodos y procedimientos vigentes en el país que guarden relación con las disposiciones pertinentes del Anexo 9 (FACILITACIÓN) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, e identificar sus diferencias con la normativa jurídica interna, a objeto de recomendar medidas tendentes a suprimir dentro de lo posible las diferencias que pudieran existir o en su defecto, recomendar a la Autoridad Aeronáutica que manifieste la incompatibilidad de dicha norma con la actividad aeronáutica venezolana o con el ordenamiento jurídico interno, ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
7) Realizar consultas, a través de la Autoridad Aeronáutica, con las Organizaciones de Facilitación de los otros Estados para lograr una solución uniforme y satisfactoria de los problemas comunes de facilitación.
8) Verificar el cumplimiento de las normas y procedimientos vigentes en materia de facilitación y presentar los informes correspondientes a las autoridades nacionales competentes.
9) El Comité Nacional de Facilitación se reunirá de forma ordinaria como mínimo tres (3) veces al año de forma cuatrimestral y extraordinariamente cuando sea necesario.
10) En la primera sesión del Comité se aprobará el Plan Anual de Trabajo el cual podrá ser revisado y modificado en el transcurso del periodo anual de sesiones.
11) Analizar el cumplimiento del Plan Anual de Trabajo y los resultados alcanzados. El informe correspondiente deberá ser elevado al Órgano de adscripción del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) con copia a los Despachos y Organismos integrantes del Comité.
12) Las demás que designe la Ley.

Secretaría del Comité

Artículo 10. El Comité Nacional de Facilitación creará una Sección de Secretaría, la cual funcionará mediante el cumplimiento de los mandatos que deberá realizar el Presidente del Comité y estará a cargo de un funcionario nombrado por éste.

Decisiones del Comité

Artículo 11. Las decisiones que adopte el Comité Nacional de Facilitación, al igual que las instrucciones que tenga a bien impartir, serán divulgadas por la Autoridad Aeronáutica, y serán de obligatorio cumplimiento para todos los Órganos y Entes que conforman la Administración Pública y los ciudadanos y ciudadanas que se encuentren dentro del territorio nacional.
Las decisiones se tomarán por el voto de la mayoría simple de los asistentes a la convocatoria.

CAPÍTULO II
FINANCIAMIENTO

Recursos para el comité

Artículo 12. Los diferentes organismos del Estado definirán dentro de sus partidas presupuestarias los recursos necesarios, a fin de mantener la disponibilidad de recursos humanos y materiales para la aplicación efectiva de las medidas que en materia de facilitación se encuentran establecidas en el presente Plan.

Presupuesto y estadísticas

Artículo 13. Los organismos miembros del Comité Nacional de Facilitación, los sujetos de aplicación establecido en el artículo 2 del presente Plan y los agentes acreditados; que tengan responsabilidad definidas en el presente Plan, establecerán el monto o porcentaje del presupuesto que será destinado a cumplir con sus responsabilidades en materia de facilitación e informarán a la Autoridad Aeronáutica, para fines estadísticos y de verificación de que efectivamente se emplea dicho presupuesto para lo que fue establecido.

TÍTULO III
ORGANIZACIÓN NACIONAL Y RESPONSABILIDADES EN EL PLAN NACIONAL DE FACILITACIÓN

CAPÍTULO I
RESPONSABILIDAD DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

Responsabilidades de la Autoridad Aeronáutica

Artículo 14. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) es la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela y es responsable de:

1) Velar por la ejecución del Plan Nacional de Facilitación.
2) Adoptar las medidas necesarias para asegurarse que:
   a) El tiempo requerido para la realización de los controles fronterizos relativos a las personas, la aeronave y al levante o despacho de la carga, así como los inconvenientes causados por la aplicación de los requisitos administrativos y de control se limiten al mínimo.
   b) El intercambio de la información pertinente entre la Autoridad Aeronáutica, los organismos miembros del Comité y los sujetos de aplicación establecidos en el artículo 2 del presente Plan, se fomente y promueva en la mayor medida posible.
   c) Exista una coordinación entre el Comité Nacional de Seguridad y el Comité Nacional de Facilitación.
   d) Se alcancen niveles óptimos de seguridad y se cumpla con las normativas legales.
3) Establecer las normas técnicas, que rijan la materia de facilitación para los sujetos de aplicación establecidos en el artículo 2 del presente Plan además los Entes y Órganos intervinientes en la actividad aeronáutica civil del país.
4) Con el objeto de cumplir con lo anteriormente establecido, la Autoridad Aeronáutica realizará las funciones de fiscalización a través de los Inspectores Aeronáuticos o aquellos funcionarios designados para tales efectos.
5) Todas aquellas que establezca la normativa vigente.

CAPÍTULO II
RESPONSABILIDADES DEL ÓRGANO CON COMPETENCIA EN MIGRACIÓN

SECCIÓN I
DE LA ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS

Facilitación en la entrada y salida

Artículo 15. Facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea al Territorio Nacional, la autoridad competente en migración creará normas de control de fronteras adecuadas. La Autoridad Aeronáutica fiscalizará el entorno del transporte aéreo con el objeto de impedir que se produzcan demoras innecesarias en el proceso de entrada y salida de personas.

Control fronterizo

Artículo 16. Elaborar los procedimientos destinados a la aplicación eficaz de los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, debiendo tomar en cuenta la aplicación de medidas de seguridad, en coordinación con la Autoridad Aeronáutica con el fin de garantizar la integridad fronteriza, el control de estupefacientes y el control de migración, cuando corresponda.

Puntos de acceso

Artículo 17. Garantizar en los puntos de acceso cuando estén en servicio, que se cuente con el personal destinado para operar en dichos puestos a efectos de permitir el flujo de pasajeros sin interrupciones y una respuesta rápida ante toda situación que pueda comprometer la seguridad y la integridad del servicio en caso de funcionamiento defectuoso del sistema.

Información al pasajero

Artículo 18. Cuando se utilicen microprocesadores con circuitos integrados (IC) u otras tecnologías optativas de lectura mecánica para la representación de datos personales, incluyendo datos biométricos, en los documentos de viaje, se deberán tomar las medidas para que los datos codificados puedan ser revelados al titular del documento, en caso de que lo solicite.

Prorroga de los documentos de viaje

Artículo 19. No se prorrogará la validez de los documentos de viaje de lectura mecánica.

Requisito de ingreso

Artículo 20. Se exigirá a los visitantes que ingresen y salgan del territorio venezolano, pasaporte u otro documento de viaje autorizado y cuando corresponda, el respectivo visado expedido por la embajada o consulado del país que concierne.

Documentos requeridos para viajar

Artículo 21. La autoridad competente en migración exigirá a los visitantes para el ingreso y salida del territorio, los documentos prescritos en la normativa legal que rige la materia.

Otros documentos de viaje

Artículo 22. La República Bolivariana de Venezuela a través de autoridad competente en migración, y a tenor de las disposiciones legales vigentes, se reserva el derecho de aceptar para fines de viaje otros documentos de identidad, tales como: las tarjetas nacionales de identidad, los documentos de identidad del marino y tarjetas de residencia de extranjero, así como documentos de identidad provisionales para viaje.

Seguridad de los documentos de viaje

Artículo 23. La autoridad competente en migración actualizará regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de los documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal.

Seguridad de los inventarios

Artículo 24. La autoridad competente en migración establecerá controles con respecto a la creación y expedición de los documentos de viaje a fin de protegerse contra el robo de sus inventarios y el apoderamiento indebido de los referidos documentos de viaje recientemente emitidos.

Seguridad del proceso

Artículo 25. La autoridad competente en migración establecerá controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje, a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad.

Documentos de viaje robados (Interpol)

Artículo 26. La autoridad competente en migración notificará inmediatamente a la INTERPOL la información precisa sobre los documentos de viaje robados, extraviados y revocados, expedidos por ésta, a efectos de incluir la misma en la base de datos sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD).

Datos biométricos

Artículo 27. Incorporar datos biométricos en los pasaportes, visados y otros documentos de viaje oficiales de lectura mecánica, utilizando una o más de las técnicas de almacenamiento de datos optativos para suplementar la zona de lectura mecánica. Los datos requeridos almacenados en un microcircuito integrado son los mismos que se imprimen en la página de datos; es decir, los datos contenidos en la zona de lectura mecánica más la imagen fotográfica digitalizada.

Cuando se desee suplir la imagen facial con otro elemento biométrico en el pasaporte, se podrá utilizar imágenes de las impresiones digitales o del iris.

Cuando se incorporen datos biométricos en los pasaportes de lectura mecánica se deberán almacenar los datos en un microcircuito integrado sin contacto que cumpla con la norma ISO/IEC 14443 y esté planeado de conformidad con la estructura lógica de datos establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Pasaporte de lectura mecánica

Artículo 28. La autoridad competente en migración expedirá únicamente pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc. 9303, Parte 1 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Documentos de viaje de emergencia

Artículo 29. La autoridad competente en migración, solo en casos de emergencia, podrá emitir documentos de viaje provisionales y de validez limitada que no sean de lectura mecánica.

Documentos de viaje de lectura mecánica

Artículo 30. La autoridad competente en migración, al otorgar documentos de identidad o visados aceptados para fines de viaje deberá expedirlos en una forma susceptible de lectura mecánica, tal como se estipula en la norma legal.

Instalaciones accesibles

Artículo 31. La autoridad competente en migración establecerá instalaciones accesibles al público para la recepción de solicitudes de pasaportes o para la expedición de pasaportes.

Información al usuario

Artículo 32. La autoridad competente en migración establecerá procedimientos transparentes para la solicitud de expedición de pasaportes y pondrán a disposición de los postulantes la información que describa sus requisitos, a solicitud de los mismos.

Pasaporte individual

Artículo 33. La autoridad competente en migración expedirá pasaportes individuales para cada persona, sea cual fuere su edad.

Vigencia del pasaporte

Artículo 34. Considerando la duración limitada de los documentos y la apariencia cambiante del titular del pasaporte con el transcurso del tiempo, el período de validez de los mismos no excederá de más de cinco (5) años. Los pasaportes de emergencia, diplomáticos, servicio y otros expedidos con fines especiales podrán tener un período de validez más corto.

Visado de salida para nacionales y visitantes

Artículo 35. No se exigirán visados de salida a los nacionales que deseen viajar para el extranjero, ni a los visitantes al final de su estancia.

Visados de salida para visitantes residentes

Artículo 36. No se exigirá visados de salida a los visitantes residentes en el territorio que deseen viajar al exterior.

Visados de entrada para residentes visitantes

Artículo 37. No se exigirán visados para volver a entrar al país a los residentes visitantes que posean una visa de transeúnte o residente vigente. En el caso que permanezca el transeúnte más de un mes fuera del país y tenga la visa vencida y el residente por más de dos años y tenga la visa vencida, deberán ingresar al país con una visa de reingreso.

Visados de entrada en otros países

Artículo 38. La autoridad competente en migración supervisará que los venezolanos que viajan al extranjero cuenten, si es exigencia del país

o nación de destino, del correspondiente visado para la entrada o tránsito de los mismos.

Visados para estadías de corta duración

Artículo 39. La autoridad competente en migración, determinará según los acuerdos bilaterales suscritos y ratificados con otras naciones, la solicitud o supresión de los requisitos para el visado de ingreso de estadías de corta duración.

Vigencia del visado para extranjeros

Artículo 40. Sin perjuicio de lo previsto en los Acuerdos Internacionales válidamente suscritos por la República Bolivariana de Venezuela, cuando se expidan visados de ingreso para los extranjeros, la autoridad competente deberá establecer que esos visados sean válidos por un periodo de por lo menos noventa días a partir de la fecha de expedición, independientemente del número de entradas al Estado y determinando que la duración de cada permanencia puede ser limitada.

Tarjetas de embarque y desembarque

Artículo 41. La autoridad competente en migración a través de los funcionarios que esta designe, exigirán las tarjetas de embarque y desembarque, con la información requerida en todos sus campos.

Suministro de tarjeta de embarque y desembarque

Artículo 42. La autoridad competente en migración deberá suministrar gratuitamente las tarjetas de embarque y desembarque a los explotadores de transporte aéreo y a los agentes de viajes, a efectos de ser distribuida a los pasajeros, antes del embarque cuando salgan del territorio venezolano y durante el vuelo cuando lleguen a este.

Inspección de documentos de viaje

Artículo 43. La autoridad competente en migración, asesorará a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos.

Documentos requeridos por otros países

Artículo 44. La autoridad competente en migración supervisará que los explotadores de transporte aéreo tomen las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurarse que los pasajeros lleven consigo los documentos requeridos por los Estados de tránsito y destino.

Documentos de viaje fraudulentos

Artículo 45. La autoridad competente en migración incautará los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados, así como los documentos de viaje de una persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje.

Estos documentos se retirarán de circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figura como expedidor o a la misión diplomática residente en el país.

El Estado venezolano podrá emprender las acciones para determinar la responsabilidad civil, penal y administrativa conforme a lo establecido en las leyes que rigen la materia.

Pasaporte vencido con visado

Artículo 46. En caso que el pasaporte de un visitante haya expirado antes del fin del período de validez del visado, se debe seguir aceptándolo hasta su fecha de expiración, siempre que se presente con el nuevo pasaporte del visitante.

Visados limitado a entradas

Artículo 47. Los visados que se expidan por un número limitado de entradas, indicarán de forma apropiada y clara, cada vez que se utilice el visado, a fin que su titular, cualquier explotador de aeronaves o las autoridades competentes de un Estado puedan determinar su validez rápidamente y sin emplear medios especiales.

Devolución de los documentos de viaje

Artículo 48. Después de la revisión individual de los pasaportes u otros documentos de viaje oficiales a los pasajeros y a la tripulación, los funcionarios respectivos, excepto en casos particulares, están en la obligación de devolver de manera inmediata tales documentos.

Equipaje separado de su propietario

Artículo 49. Los órganos y entes administrativos competentes en el ejercicio de sus funciones y en coordinación con la Autoridad Aeronáutica, no le exigirán al explotador de aeronaves la obligación de custodiar el equipaje que no haya despachado, y de las responsabilidades de pago de los derechos de importación e impuestos aplicables a dicho equipaje, cuando éste quede a cargo de la aduana y esté bajo su control exclusivo.

SECCIÓN II
IDENTIFICACIÓN A LA ENTRADA Y SALIDA DE LA TRIPULACION Y OTRO PERSONAL DE LOS EXPLOTADORES DE TRANSPORTE AEREO

Inspección de los miembros de la tripulación

Artículo 50. Los órganos y entes administrativos competentes, en coordinación con los explotadores de aeropuertos, los explotadores de aeronaves y la Autoridad Aeronáutica, establecerán medidas para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, cuando se requiera a la llegada y la salida.

Entrada de personal técnico

Artículo 51. Se establecerán medidas para la entrada temporal sin demora en el Territorio Nacional del personal técnico de explotadores de aeronaves extranjeros que efectúen operaciones en el mismo o lo sobrevuelen, siempre que necesite urgentemente con el fin de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que por razones técnicas no pueda continuar su viaje.

Inspecciones de cabina

Artículo 52. La República Bolivariana de Venezuela en base al principio de reciprocidad, permitirá el tránsito y la estadía de los Inspectores Aeronáuticos de otros Estados que vengan en función de inspección en aeronaves del mismo Estado, bajo las mismas condiciones y formalidades de salida o de llegada que se extienden a los miembros de tripulación de vuelo.

Inspectores de otros Estados

Artículo 53. Los Inspectores Aeronáuticos de otros Estados, que vengan en función de inspección en la cabina de aeronaves del mismo Estado, deberán presentar la documentación que lo acredite como Inspector Aeronáutico y un pasaporte válido, con los cuales se podrá extender los privilegios de admisión temporal dados a los miembros de tripulación.

SECCIÓN III
PERSONAS NO ADMISIBLES O DEPORTADAS

Personas no admisibles

Artículo 54. La autoridad competente en migración deberé notificar de forma inmediata a la Autoridad Aeronáutica, al explotador de aeronaves y al explotador de aeropuerto que una persona ha sido considerada no admisible, para que ponga en marcha el procedimiento legalmente establecido frente a la situación que se plantea.

Facilitación de personas no admitidas o deportadas

Artículo 55. Se facilitará el tránsito de personas que sean retiradas de otros Estados en cumplimiento de las disposiciones de este Plan y se dará el apoyo necesario al explotador de aeronaves y a los escoltas que lleven a cabo dicho traslado.

SECCIÓN IV
TRANSPORTE DE PASAJEROS SIN LA DOCUMENTACION EXIGIDA

Información de documentos exigidos

Artículo 56. Los transportistas aéreos que viajen hacia el Territorio Nacional, deberán tomar todas las medidas de precaución en el punto de embarque para asegurarse que los pasajeros lleven consigo los documentos exigidos en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela como país de tránsito o de destino, según sea el caso.

Orden de retiro

Artículo 57. La autoridad competente en migración debe entregar al explotador de aeronaves la orden de retiro de una persona que ha sido considerada no admisible, la orden de retiro incluirá nombre completo, edad, sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión, debiendo entregar copia de la orden a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de aeropuerto.

Carta de envío

Artículo 58. Para el retiro de una persona no admisible que haya perdido o destruido sus documentos de viaje, se debe expedir una carta de envío, a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje.

La carta de envío, la orden de retiro y cualquier otra información pertinente se entregarán al explotador de aeronaves o en el caso de

personas escoltadas, a quien efectúa la escolta, responsable de entregarlos a las autoridades competentes en el Estado de destino.
Se entregará copia de la carta de envío, la orden de retiro y cualquier otra información a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de aeropuerto.

Aceptación de la carta de envío

Artículo 59. La autoridad competente debe aceptar la carta de envío y cualquier otro documento que se haya expedido de conformidad con lo establecido en la norma legal del Estado remitente como documentación suficiente para proceder al examen de esta.

Confiscación de documentos

Artículo 60. La autoridad competente en migración que ordene el retiro de una persona no admisible cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados de conformidad con este Plan, expedirá una carta de envío siguiendo el formato elaborado para tales efectos a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje.
La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de retiro se entregará al explotador de aeronaves o en el caso de personas escoltadas, a quien efectúa la escolta, responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.
Se entregará copia de los documentos a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de aeropuerto.

Medidas preventivas de la persona no admisible

Artículo 61. Los organismos de la República Bolivariana de Venezuela cuando tenga razones para creer que una persona no admisible pueda oponer resistencia a su retiro, lo debe notificar al explotador de la aeronave respectiva, con suficiente antelación a la salida prevista de modo que este pueda tomar las medidas preventivas para garantizar la seguridad del vuelo.

Resarcimiento de los gastos

Artículo 62. Cuando una persona se considere no admisible y se la entregue al explotador de aeronaves para que la transporte fuera del territorio del Estado, los gastos originados en la manutención del pasajero correrán por cuenta de éste sin perjuicio que el explotador

ejerza las acciones pertinente para recobrar de dicha persona los gastos relacionados con su retiro.

Dignidad de la persona inadmitida

Artículo 63. Cuando una persona haya sido declarada no admitida por la autoridad competente en migración del Estado venezolano y tenga como punto de origen otro Estado en el cual haya sido declarada también como no admitida se deberá examinar la situación con especial atención a la dignidad de la persona y a los derechos humanos de la misma a los fines que el explotador de transporte aéreo traslade a la persona al punto de inicio de su viaje o a cualquier otro Estado donde sea admitida.

Orden de deportación

Artículo 64. Cuando la autoridad competente en migración deporte a una persona del Territorio Nacional, deberá notificar el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación y se le indicará a la persona deportada el nombre del Estado de destino.

Responsabilidad de migración

Artículo 65. Cuando se ordene el traslado de una persona deportada del Territorio Nacional, la autoridad competente en migración se hará cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro.

Arreglos para deportar

Artículo 66. La autoridad competente en migración, hará los arreglos necesarios con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada en un lapso no mayor a veinticuatro (24) horas antes de la hora de salida prevista del vuelo, asimismo entregará a la Autoridad Aeronáutica, al explotador de aeropuerto y al explotador de aeronave la siguiente información:

1) Copia de la orden de deportación.
2) Evaluación de riesgo y cualquier otra información pertinente que permita evaluar la seguridad del vuelo.
3) Nombres y nacionalidad del personal escolta, en caso de que aplique.

Facilitación de la persona deportada

Artículo 67. La autoridad competente en migración hará los arreglos pertinentes para que el retiro de la persona deportada sea realizado, dentro de lo posible, en vuelo directo al Estado de destino.

Documentación de viaje

Artículo 68. La autoridad competente en migración deberá entregar al explotador de aeronaves toda la documentación oficial de viaje requerida por cualquier Estado de tránsito o de destino, de la persona deportada y copia de dichos documentos a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de aeródromo.

Aceptación de la persona deportada

Artículo 69. El Estado venezolano aceptará la admisión de una persona deportada de otro Estado que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro del territorio venezolano.

Aceptación de nacionales

Artículo 70. El Estado venezolano no se negará a expedir un documento de viaje ni deberá impedir de ningún modo el regreso de uno de sus nacionales a territorio venezolano revocándole la nacionalidad, salvo las excepciones establecidas en la Ley.

Escolta de personas deportadas en otros Estados

Artículo 71. La autoridad competente al determinar que una persona deportada debe ser escoltada y su vuelo comprende una escolta en un Estado intermedio o de tránsito, dicho escolta permanecerá con la persona deportada hasta su destino final, a tal efecto, se realizarán arreglos alternativos con las autoridades competentes del Estado de tránsito y el explotador de aeronaves para su custodia en el lugar.
La autoridad que determine que una persona deportada debe ser escoltada notificará por escrito a la Autoridad Aeronáutica y al explotador de aeródromo.

Obtención de un documento de viaje sustitutivo

Artículo 72. Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el retiro y la aceptación de la persona en su destino, el Estado debe proporcionar toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento.

Facilitación para un nacional

Artículo 73. Cuando se reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar el regreso de un nacional, la autoridad competente en migración responderá a tal petición dentro de un plazo no mayor a 30 días, ya sea expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando a satisfacción del Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales.

La autoridad competente no exigirá para la expedición de esos documentos de viaje la firma de la persona interesada en la correspondiente solicitud.

Documento de viaje de emergencia para nacionales

Artículo 74. Cuando se determine que la persona para la que se solicitó el documento de viaje es uno de sus nacionales pero no pueda expedir el pasaporte correspondiente dentro del plazo de 30 días de efectuada la solicitud, se debe expedir un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en dicho Estado.

CAPÍTULO III
RESPONSABILIDADES DE LOS ORGANOS CON COMPETENCIA EN SALUD, AMBIENTE, AGRICULTURA Y TIERRA

SECCIÓN I
DESINSECTACIÓN DE AERONAVES

Desinsectación de aeronaves

Artículo 75. Toda aeronave cuando su destino final o de tránsito sea la República Bolivariana de Venezuela y tenga su origen o atraviese territorios que, a juicio de las autoridades con competencia en salud, ambiente, agricultura y tierra, puedan constituir una amenaza para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente, deberá ser desinsectada por el explotador.

Responsabilidades de la autoridad competente

Artículo 76. La autoridad con competencia en agricultura y tierra a través del organismo de salud agrícola, deberá dictar, revisar o modificar, según corresponda:

1) El protocolo para la desinsectación de aeronaves.

2) La evaluación e indicación a la autoridad competente de los territorios que constituyen una amenaza para la salud pública, la agricultura o el ambiente en la República Bolivariana de Venezuela.
3) Los métodos e insecticidas que están recomendados por la Organización Mundial de la Salud.
4) Los procedimientos adecuados que preserven la salud de los pasajeros y tripulantes que les causen el mínimo de molestias.
5) Desarrollar el Plan de Gestión para la Recolección y Almacenamiento de los Envases Generados en el Proceso de Desinsectación.

Información de requisitos

Artículo 77. La autoridad con competencia en agricultura y tierra, a través del organismo de salud agrícola, suministrará al explotador de transporte aéreo información apropiada en la que se explique la reglamentación nacional respectiva, al igual que las razones del requisito y los aspectos de seguridad inherentes a la ejecución de la desinsectación apropiada de la aeronave. Dicha información debe ser transmitida por el explotador de aeronaves a su tripulación y a los pasajeros.

Certificación de desinsectación

Artículo 78. La autoridad con competencia en agricultura y tierra, a través del organismo de salud agrícola, es el encargado de emitir la certificación de la desinsectación de la aeronave, la cual será expedida por los funcionarios que cumplen funciones en los aeropuertos internacionales.

SECCIÓN II
DESINFECCIÓN DE AERONAVES

Desinfección de la aeronave

Artículo 79. La autoridad con competencia en agricultura y tierra, a través del organismo de salud agrícola, conjuntamente con la autoridad con competencia en salud, establecerán las especies de animales, plantas, químicos, biológicos y productos de origen animal y vegetal que al ser transportados por vía aérea, requieran la desinfección de la aeronave.

Certificados de vacuna

Artículo 80. Sólo se acepta como prueba de protección contra una enfermedad sujeta a cuarentena, el Certificado Internacional de Vacunación o Revacunación, a través de un formulario que será elaborado de acuerdo a las recomendaciones establecidas por la Organización Mundial de la Salud en el Reglamento Sanitario Internacional.

SECCIÓN III
INSTALACIONES Y SERVICIOS NECESARIOS PARA IMPLANTAR LAS MEDIDAS DE SANIDAD PÚBLICA, EL SOCORRO MÉDICO DE URGENCIA Y LAS RELATIVAS A LA CUARENTENA DE ANIMALES Y PLANTAS

Examen médico

Artículo 81. El examen médico de las personas que lleguen por vía aérea deberá limitarse normalmente a aquéllas que procedan de una zona infectada o desembarquen dentro del período de incubación de la enfermedad de que se trate, según lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional.

Mantenimiento de la salud pública

Artículo 82. Las autoridades competentes en salud pública, en colaboración con los explotadores de aeropuerto, aseguran el mantenimiento de la salud, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales.

Instalaciones y servicios de vacunación

Artículo 83. Las autoridades competentes en salud pública deben proporcionar, en todos los aeropuertos internacionales de la República Bolivariana de Venezuela o cerca de los mismos, instalaciones y servicios de vacunación y revacunación, así como para expedir los certificados correspondientes.

Instalaciones en los aeropuertos de medidas de salud

Artículo 84. Los aeropuertos internacionales deberán disponer de las instalaciones adecuadas para la administración de las medidas de salud pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipajes, mercancías, correos y suministros.

Áreas libres de vectores

Artículo 85. Las autoridades competentes deberán realizar los arreglos mediante los cuales los pasajeros y tripulaciones en tránsito puedan permanecer en locales libres de cualquier peligro de infección y de insectos vectores de enfermedades.
Cuando sea necesario, deberán proporcionar los medios para el traslado de pasajeros y tripulaciones a otro terminal o aeropuerto cercano sin exponerlos a ningún peligro para la salud.

Suministros de alimentos

Artículo 86. En colaboración con los explotadores de aeropuerto y los explotadores de aeronaves, se adoptarán las medidas necesarias para cerciorarse que la obtención, preparación, manipulación, almacenamiento y distribución de alimentos y agua destinados al consumo, tanto en los aeropuertos como a bordo de las aeronaves, se efectúen en condiciones higiénicas, con arreglo a los reglamentos pertinentes, a las recomendaciones y normas de la Organización Mundial de la Salud y a las recomendaciones pertinentes de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

Plan de Gestión Ambiental

Artículo 87. La Autoridad con competencias en ambiente y en colaboración con los explotadores de aeropuerto y los explotadores de aeronaves, implementarán un Plan de Gestión basado en la normativa ambiental vigente, para la eliminación de desechos orgánicos, inorgánicos y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o vegetales, según lo establecido en la normativa que regule la materia.

Aplicación de medidas de salud

Artículo 88. En los aeropuertos internacionales, se ubicará personal organizado e inmediatamente disponible, junto con las instalaciones necesarias para la prestación de primeros auxilios en el propio lugar y realizar los arreglos mediante los cuales sea posible el traslado inmediato de los casos más graves a servicios convenidos de antemano, que deban prestar la debida atención médica.

Reglamento Sanitario Internacional

Artículo 89. El Estado Venezolano a través de la autoridad con competencia en salud, cumplirá con las disposiciones pertinentes del

reglamento sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud.

Acuerdos relativos a control sanitarios

Artículo 90. En aquellos casos en que las condiciones epidemiológicas lo ameriten, el Estado venezolano conjuntamente con cualquier Estado fronterizo, de conformidad con los párrafos 2 y 2c) del Artículo 57 del Reglamento Sanitario Internacional, quinta edición anotada (2005), pueden crear medidas sanitarias aplicables en la frontera común de ambos territorios, con el fin de minimizar y controlar los riesgos asociados.

Certificados de vacunación

Artículo 91. Los explotadores de aeropuerto conjuntamente con la autoridad competente en salud, tomarán todas las medidas posibles para que los facultativos usen los certificados internacionales del formulario de vacunación, a fin de asegurar su aceptación uniforme.

Información sobre los requisitos de vacunación

Artículo 92. El órgano administrativo competente en salud, deberá hacer arreglos para que todos los explotadores de aeronaves y agencias interesadas puedan poner a disposición de los pasajeros con suficiente anticipación a la salida, los requisitos, en materia de vacunaciones de pasajeros y mascotas, exigidos por las autoridades de los países de destino que se ajusten al Reglamento Sanitario Internacional.

Notificación de enfermedades

Artículo 93. Los explotadores de aeronaves se cerciorarán que se cumplan los requisitos exigidos por la República Bolivariana de Venezuela, en virtud de los cuales debe notificarse prontamente a las autoridades sanitarias del país, todo caso de enfermedad, aparte del presunto mareo, a fin que se pueda proporcionar, más fácilmente el personal y el equipo médico necesario para la asistencia médica y las formalidades sanitarias a su llegada.

Restos humanos

Artículo 94. La autoridad competente, en colaboración con los explotadores de aeropuerto y los explotadores de aeronaves, facilitarán que se conceda, en forma expedita, el levante de restos

humanos que se importen por vía aérea, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos correspondientes que rijan la materia.

Salvoconducto

Artículo 95. Los restos humanos irán acompañados de un salvoconducto según el modelo que se reproduce en el Apéndice 14, del Anexo 9 (FACILITACIÓN) al Convenio sobre aviación Civil Internacional expedido por la autoridad competente del país de origen.

Requisitos para el salvoconducto

Artículo 96. La autoridad competente, expedirá el salvoconducto tras comprobar que:

1) Se hayan cumplido todos los requisitos médicos, sanitarios, administrativos y legales de los reglamentos en vigor en el Estado de origen para el traslado de restos humanos y, en su caso, su inhumación y exhumación.
2) El féretro únicamente contenga los restos de la persona nombrada en el salvoconducto y los efectos personales que deban inhumarse o cremarse con dichos restos.

SECCIÓN IV
DISPOSICIONES PARA AFRONTAR POSIBLES BROTES DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES QUE REPRESENTEN UN RIESGO PARA LA SALUD PÚBLICA O UNA EMERGENCIA DE SALUD PÚBLICA DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL

Plan Nacional para Afrontar Brotes de enfermedades

Artículo 97. Sin perjuicio de las competencias propias de cada organismo, la autoridad con competencia en salud y la Autoridad Aeronáutica, dictarán de manera conjunta un Plan Nacional para Afrontar Posibles Brotes de Enfermedades Transmisibles que Representen un Riesgo para la Salud Pública o una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional, con atención a las normas establecidas en este Plan, el Reglamento Sanitario Internacional, las normas y métodos recomendados por la Organización Mundial de la Salud y con vista al informe del Comité Nacional de Facilitación.

CAPÍTULO IV
RESPONSABILIDADES DE LA AUTORIDAD CON COMPETENCIA EN MATERIA ADUANERA Y TRIBUTARIA

Facilitación aduanera

Artículo 98. A fin de facilitar los trámites aduaneros de las mercancías transportadas por vía aérea, la Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria establecerá procedimientos apropiados para evitar demoras innecesarias en las operaciones de carga aérea, en coordinación oportuna con la Autoridad Aeronáutica del Estado Venezolano.

Guía aérea

Artículo 99. La carga que se traslade por vía aérea y de superficie, bajo la misma guía aérea, se deberá tratar conforme a los mismos procedimientos que se aplican a la carga que se traslada solamente por vía aérea.

Desaduanamiento

Artículo 100. Cuando por la naturaleza de un envío estén involucradas diferentes autoridades u organismos del Estado, se tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que el desaduanamiento esté coordinado y que se efectúe simultáneamente con un mínimo de demora.

Desaduanamiento para el Estado

Artículo 101. Cuando el propietario del bien importado sometido a controles aduaneros sea un órgano o ente del Estado, se otorgarán las facilidades pertinentes durante el proceso de desaduanamiento, a los fines que el mismo se produzca de la manera más expedita posible.

Medios automatizados

Artículo 102. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria procurará la implementación de medios automatizados con equipos y procedimientos de inspección no intrusiva para facilitar el reconocimiento de las mercancías que vayan a ser introducidas o extraídas del Territorio Nacional.

Procedimientos para el ingreso de mercancías

Artículo 103. Cuando los depósitos aduaneros no se encuentren ubicados en la zona primaria inmediata de una aduana habilitada, la Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria

implementará los procedimientos necesarios para que las mercancías puedan ingresar a aquellos almacenes dispuestos en la zona primaria mediata de la aduana respectiva.

Sistemas informáticos

Artículo 104. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria, a fin de facilitar los procedimientos, dispondrá de sistemas informáticos que permitan la transmisión electrónica de los documentos relativos a la introducción o extracción de mercancías del territorio nacional.

Formulario patrón de las Naciones Unidas

Artículo 105. Cuando los documentos necesarios para la introducción o extracción de mercancías del territorio nacional se presenten en forma impresa, el formato se basará en el formulario patrón de las Naciones Unidas, en lo que respecta a la declaración de mercancías y manifiesto de carga cuando dichos documentos se presenten en forma electrónica, el formato se basará en las normas internacionales para el intercambio de información electrónica y las leyes internas que rijan la materia.

Sistemas compatibles

Artículo 106. Con objeto de facilitar el intercambio electrónico de datos, la Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria garantizará que los usuarios del servicio aduanero utilicen sistemas compatibles de conformidad con la legislación especial existente en la materia.

Declaración de exportación simplificada

Artículo 107. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria procurará que los documentos exigidos para la exportación de mercancías se limiten a los mínimos necesarios para una declaración de exportación simplificada, salvo aquellos casos especiales en atención a la naturaleza de la mercancía.

Declaración de mercancías

Artículo 108. Las mercancías que hayan de exportarse podrán ser declaradas ante cualquier oficina aduanera habilitada. La oficina correspondiente velará porque el traslado de las mercancías al aeropuerto de exportación se efectúe sin ningún tipo de trámite adicional.

Tipo de mercancía

Artículo 109. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria procurará realizar el reconocimiento de las mercancías considerando el grado de urgencia y tipo de mercancías objeto de la operación o trámite aduanero.

Equipaje no acompañado

Artículo 110. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria dispondrá de los procedimientos necesarios para garantizar que los trámites relativos al ingreso de mercancías bajo el régimen de equipaje no acompañado se realice según arreglos simplificados.

Traslado de mercancías

Artículo 111. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria podrá autorizar que las mercancías que se hayan descargado en un aeropuerto se trasladen a cualquier oficina aduanera habilitada para la respectiva operación o trámite aduanero, los procedimientos deberán ser lo más sencillo posible sin menoscabo del cumpliendo de la normativa vigente.

Régimen de provisiones abordo

Artículo 112. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria podrá autorizar el régimen de provisiones a bordo, para la venta o el uso de suministros y provisiones a bordo de aeronaves, cuando estas realicen vuelos internacionales siempre que:

1) Hagan escala en dos o más aeropuertos internacionales en el territorio sin realizar aterrizajes intermedios en el territorio de otro Estado.
2) No embarquen pasajero alguno en vuelos interiores.

Facilitación en desaduanamiento

Artículo 113. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria procurará la implementación de procedimientos que permitan una vez que el explotador de aeronaves o su agente hayan concluido los trámites correspondientes a la operación o trámite que realiza, el rápido desaduanamiento del equipo terrestre y de seguridad, así como sus piezas de repuesto, material didáctico y ayudas didácticas importados o exportados por un explotador de aeronaves.

Admisión especial

Artículo 114. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria podrá autorizar un régimen especial para la admisión temporal de contenedores, furgones y demás equipos similares, sean o no propiedad del explotador de la aeronave en la que lleguen, siempre que estén siendo utilizados para el transporte de mercancías objeto de una operación o trámite aduanero.

Admisión temporal

Artículo 115. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria podrá exigir la realización de los trámites ordinarios de admisión temporal para los contenedores, furgones y demás equipos similares únicamente cuando lo consideren esencial para los fines de control aduanero.

Desconsolidación y consolidación de la carga

Artículo 116. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria implementará el procedimiento necesario para permitir a los explotadores de aeronaves que, bajo supervisión de la autoridad competente, desconsoliden la carga y consoliden aquella que no tenga como destino final el Territorio Nacional, mediante la realización de un trámite aduanero simplificado.

Traslado fuera de la zona primaria

Artículo 117. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria permitirá que los contenedores y demás equipos similares, introducidos al territorio según lo dispuesto en el artículo 113 del presente Plan se puedan trasladar fuera de los límites de la zona primaria con ocasión del desaduanamiento de las mercancías que estos contengan, según arreglos de documentación y control simplificados.

Almacenamiento fuera de la zona primaria

Artículo 118. Cuando las circunstancias lo exijan, se permite el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera de la zona primaria.

Préstamo de contenedores

Artículo 119. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria podrá autorizar el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y demás equipos similares, admitidos según lo

dispuesto en el Artículo 113 de este Plan, sin que esto genere el pago de los gravámenes aduaneros, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en una operación de exportación o cualquiera de los regímenes especiales de extracción de mercancías.

Reexpedición de contenedores

Artículo 120. La Autoridad con competencia en materia aduanera y tributaria podrá autorizar la reexpedición de los contenedores y demás equipos similares admitidos temporalmente a través de cualquier otra oficina aduanera habilitada.

Admisión de repuestos para contenedores

Artículo 121. Se permite la admisión temporal de piezas de repuesto cuando sean necesarias para la reparación de contenedores y paletas importados.

Manipulación del Correo

Artículo 122. La manipulación, envío y despacho del correo aéreo se ajustará a los procedimientos de documentación, como se prescribe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal y en la legislación interna.

CAPÍTULO V
RESPONSABILIDADES DE LOS EXPLOTADORES DE AERÓDROMOS O AEROPUERTOS

Programa de Facilitación Local

Artículo 123. Todo explotador de aeródromos o aeropuerto previa aprobación de la Autoridad Aeronáutica, adoptará y llevará a cabo un Programa de Facilitación Local para establecer, examinar y enmendar en las medidas que sean necesarias, los procedimientos de entrada y despacho de aeronaves, tripulantes, pasajeros, equipajes, mercancías, suministros y correos.

Requisitos del Programa de Facilitación Local

Artículo 124. El Programa de Facilitación Local dictado por los explotadores de aeródromos o aeropuertos sujetos al presente Plan, en los cuales se verifiquen operaciones regulares de pasajeros, incluirá como mínimo los siguientes requisitos:

1) Las funciones, responsabilidades y estructura de los servicios de facilitación que se presta en el aeródromo o aeropuerto, así como una descripción de las actividades que en el mismo se

desarrollan o proponen desarrollarse y una descripción de toda área de movimiento que incluya sus dimensiones, límites y aspectos pertinentes.

2) Una descripción de toda área ubicada en el aeródromo o aeropuerto o junto al mismo, que afecte la facilitación del área de movimiento.
3) Objetivos, composición y funciones del Comité Local de Facilitación del aeródromo o aeropuerto.
4) Las políticas, principios y procedimientos de facilitación a las que deberán ajustarse los explotadores de aeronaves, los arrendatarios y otras empresas de servicios que operan en el aeródromo o aeropuerto, para la facilitación de las aeronaves, pasajeros, tripulación, equipaje, carga, encomiendas, correo, provisiones, suministros, las instalaciones asignadas y de explotación así como otros servicios que apliquen en dicho aeródromo o aeropuerto.
5) Una descripción del apoyo al personal de facilitación del aeródromo o aeropuerto por funcionarios de organismos del Estado, de ser requerido.
6) Los procedimientos y una descripción de las instalaciones, equipos y otros medios utilizados para efectuar las funciones de inspección de facilitación de los documentos de viaje, migración ilegal y sanidad internacional.
7) Los procedimientos usados para cumplir los requisitos aplicables al personal de facilitación.
8) El programa de instrucción y entrenamiento usado para realizar la capacitación de su personal en materia de facilitación.
9) Las medidas para garantizar la gestión de la calidad de la eficacia del servicio prestado por el aeródromo o aeropuerto, inspecciones a las operaciones y servicios de la empresas así como a terceros, registros, archivos y estadísticas, sistema de distribución e información de facilitación, entre otros.
10) Cualquier otro requisito exigido por la Autoridad Aeronáutica.

Deberes del explotador de aeródromo o aeropuerto

Artículo 125. Todo explotador de aeródromo o aeropuerto deberá:

1) Establecer un Comité Local de Facilitación acorde con los lineamientos establecidos en la Regulación Aeronáutica Venezolana 9 (RAV 9) y demás normativas legales que rija la materia.

2) Distribuir y divulgar cualquier información referida a las operaciones de facilitación del aeródromo o aeropuerto.
3) Incluir en el Programa de Facilitación Local la relación de terceros a quienes se les haga llegar información confidencial.
4) Emitir información confidencial referente a las operaciones de facilitación del aeródromo o aeropuerto, sólo a las personas debidamente autorizadas por la Autoridad Aeronáutica.
5) Examinar periódicamente todas las partes respecto al cumplimiento del objetivo de despachar en menos de cuarenta y cinco (45) minutos a los pasajeros que llegan, y en sesenta (60) minutos a los pasajeros que salen.
6) Establecer áreas para la inspección de migración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable y colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despachos de pasajeros.
7) Realizar los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto con el fin de atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.
8) Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección con el fin de reducir la confusión de los pasajeros y público en general, de conformidad con la normativa legal vigente.
9) Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.
10) Informar a las autoridades competentes todos los problemas de servicios relacionados con el cambio de moneda.
11) Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, la seguridad de la aviación y los procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas con el fin de cumplir con los objetivos del presente Plan.
12) Proporcionar instalaciones adecuadas para carga y descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.
13) Proporcionar instalaciones adecuadas para el funcionamiento de los diferentes órganos o entes de la administración pública que por la naturaleza de sus funciones deben operar en el mismo.
14) Proporcionar instalaciones adecuadas que garanticen el fácil acceso de las personas con discapacidad de carácter temporal, permanente o intermitente, a los bienes y servicios ofrecidos por el explotador de aeropuerto o aeródromo de conformidad con

las recomendaciones que realice la autoridad competente y de conformidad con lo establecido en las leyes que regulen la materia.

CAPÍTULO VI
RESPONSABILIDADES DE LA FUERZA ARMADA NACIONAL BOLIVARIANA EN LOS PROCEDIMIENTOS AEROPORTUARIOS

Cooperación interinstitucional

Artículo 126. La Fuerza Armada Nacional Bolivariana, con la finalidad de acelerar, facilitar, cooperar con los diferentes organismos involucrados en el presente Plan, en coordinación permanente con la Autoridad Aeronáutica y el explotador de aeródromo o aeropuerto, cooperará en las actividades de Policía Administrativa y de Investigación Penal en las diferentes áreas de su competencia, de conformidad con el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de La Fuerza Armada Nacional Bolivariana y demás leyes y normas de la República.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Primera. Hasta tanto se dicte la normativa que rija el contenido del Plan de Facilitación Local, los explotadores de aeródromos o aeropuertos acatarán las disposiciones establecidas en el presente Plan y aquellas emanadas de la Autoridad Aeronáutica en materia de facilitación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. Se deroga el Decreto N° 6.775 de fecha 26 de junio de 2009 publicado la Gaceta Oficial de la República de Venezuela Nro. 39.221 de fecha 15 de julio de 2009.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. La Autoridad Aeronáutica dictará las normas relativas a las condiciones y requisitos para las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, normas complementarias en función a la adaptación de la referida normativa y a los estándares internacionales en materia de facilitación del transporte aéreo.

Segunda. Lo no previsto en el presente Plan Nacional de Facilitación y que guarde relación con la facilitación en el transporte aéreo venezolano será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

Tercera. El presente Plan Nacional de Facilitación entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dado en Caracas, a los dos días del mes de junio de dos mil dieciséis. Años 206° de la Independencia, 157° de la Federación y 17° de la Revolución Bolivariana.

Ejecútese,

(L.S.)
NICOLÁS MADURO MOROS

Refrendado
El Vicepresidente Ejecutivo de la República y Primer Vicepresidente del Consejo de Ministros, (L.S.) ARISTÓBULO IZTÚRIZ ALMEIDA

Refrendado
El Ministro del Poder Popular del Despacho de la Presidencia y Seguimiento de la Gestión de Gobierno, (L.S.) JESÚS RAFAEL SALAZAR VELASQUEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz, (L.S.) GUSTAVO ENRIQUE GONZÁLEZ LÓPEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para Relaciones Exteriores y Vicepresidenta Sectorial de Soberanía Política, Seguridad y Paz, (L.S.) DELCY ELOINA RODRÍGUEZ GÓMEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Banca y Finanzas, (L.S.) RODOLFO MEDINA DEL RÍO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Defensa, (L.S.) VLADIMIR PADRINO LÓPEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Industria y Comercio, y Vicepresidente Sectorial de Economía, (L.S.) MIGUEL ÁNGEL PÉREZ ABAD

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para el Turismo, (L.S.) MARLENY JOSEFINA CONTRERAS HERNÁNDEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Agricultura Productiva y Tierras, (L.S.) WILMAR ALFREDO CASTRO SOTELDO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Pesca y Acuicultura, (L.S.) ÁNGEL ALFONZO BELISARIO MARTÍNEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular de Agricultura Urbana, (L.S.) LORENA FREITEZ MENDOZA

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Educación, (L.S.) RODULFO HUMBERTO PÉREZ HERNÁNDEZ

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para la Salud, (L.S.) LUISANA MELO SOLÓRZANO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para el Proceso Social de Trabajo, (L.S.) OSWALDO EMILIO VERA ROJAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda, (L.S.) MANUEL SALVADOR QUEVEDO FERNÁNDEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para el Ecosocialismo y Aguas, (L.S.) ERNESTO JOSÉ PAIVA SALAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Petróleo y Minería, (L.S.) EULOGIO ANTONIO DEL PINO DIAZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular de Planificación y Vicepresidente Sectorial de Planificación, (L.S.) RICARDO JOSÉ MENÉNDEZ PRIETO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria, Ciencia y Tecnología y Vicepresidente Sectorial para el Desarrollo Social y la Revolución de las Misiones, (L.S.) JORGE ALBERTO ARREAZA MONTSERRAT

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Comunicación e Información, (L.S.) LUIS JOSÉ MARCANO SALAZAR

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para las Comunas y Movimientos Sociales y Vicepresidenta Sectorial de Desarrollo del Socialismo Territorial, (L.S.) ISIS OCHOA CAÑIZALEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Alimentación, (L.S.) RODOLFO CLEMENTE MARCO TORRES

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Cultura, FREDDY ALFRED NAZARET ÑAÑEZ CONTRERAS

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Juventud y el Deporte, MERVIN ENRIQUE MALDONADO URDANETA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para los Pueblos Indígenas, (L.S.) CLARA JOSEFINA VIDAL VENTRESCA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para la Mujer y la Igualdad de Género, (L.S.) GLADYS DEL VALLE REQUENA

Refrendado
La Ministra del Poder Popular para el Servicio Penitenciario, (L.S.) MARÍA IRIS VARELA RANGEL

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, (L.S.) LUIS ALFREDO SAUCE NAVARRO

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para la Energía Eléctrica, (L.S.) LUIS ALFREDO MOTTA DOMÍNGUEZ

Refrendado
El Ministro del Poder Popular para Industrias Básicas, Estratégicas y Socialistas, (L.S.) JUAN BAUTISTA ARIAS PALACIO

Refrendado
El Ministro de Estado para el Comercio Exterior e Inversión Internacional, (L.S.) JESÚS GERMÁN FARÍA TORTOSA

Refrendado
El Ministro de Estado para la Nueva Frontera de Paz, (L.S.) GERARDO JOSÉ IZQUIERDO TORRES

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

- **Resolución N° 45, mediante la cual se aprueba la actualización e implementación del sistema de tarifas para los trámites, derechos aeronáuticos y servicios prestados por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, así como en los aeropuertos administrados por la Empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A.** *Gaceta Oficial Nº 40.933 del 28-06-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
DESPACHO DEL MINISTRO

RESOLUCIÓN N° 045 CARACAS, 16/05/16
AÑOS 205°, 157° y 17°

En ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 65, 78 numerales 13 y 19; y 120 numerales 1 y 2 del Decreto N° 1.424 de fecha 17 de noviembre de 2014, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147 Extraordinario de la misma fecha, en concurrencia con lo establecido en el artículo 2 numerales 1 y 9 del Decreto N° 8.559 de fecha 01 de noviembre de 2011, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.791 de fecha 02 de noviembre de 2011, y el artículo 72 de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos,

POR CUANTO

El Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, es el Órgano rector en materia de aeronáutica civil en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, encargado tanto de dictar, formular, supervisar y evaluar la totalidad de las modalidades de actuación de los administrados en esa materia, particularmente las relacionadas con el transporte por vía aérea de pasajeros, carga y correo, conjuntamente con la creación, gestión, mantenimiento y administración de las infraestructuras y terminales aéreos, las atinentes

a la prestación de los servicios especializados aeroportuarios, así como todo lo relacionado con la fijación, implementación, regulación y fiscalización de los derechos aeronáuticos y tarifas aeroportuarias por los usos de los servicios aeronáuticos en cuestión y sus actividades conexas, todo ello de conformidad con la normativa aeronáutica vigente.

POR CUANTO

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) establece y aplica tanto los Derechos Aeronáuticos, como la valoración económica de los mismos para los trámites que se gestionen ante éste, además de aquellas actividades aeronáuticas ejecutadas como consecuencia de los "Servicios de Navegación Aérea" a tenor de las "Normas y Métodos Recomendados" (SARPS) emanados de la OACI.

POR CUANTO

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recomienda a los países miembros establecer el cobro de los denominados derechos aeronáuticos para los casos de prestación de los servicios especializados aeroportuarios y otras actividades conexas, en divisas internacionales o a su tipo de cambio real establecido por los Estados, a los fines de la conservación de los valores económicos que coadyuven mediante la adecuada rentabilidad, a la prestación, ordenada, segura y eficiente de la actividad aerocomercial.

POR CUANTO

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía y la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A. requieren generar, administrar y gestionar recursos en divisas para la adecuada prestación de los servicios y la plena operatividad de los mismos, así como evitar la obsolescencia tecnológica en sus equipos e instalaciones, capacitar adecuadamente al personal técnico aeronáutico que labora en estas instituciones, todo en cumplimiento del Plan Socialista del Desarrollo Económico y Social de la Nación, y de conformidad con la normativa vigente en materia cambiaria.

POR CUANTO

El Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el Consejo de Administración del Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía y la Junta Directiva de la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A., aprobaron, la propuesta para el establecimiento de los Derechos Aeronáuticos y su valoración Económica para los trámites que se gestionen por ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil por los servicios que presten, así como la actualización e implementación del sistema de tarifas por servicios prestados en los aeropuertos administrados por dichos entes, tomando en consideración las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en función de los costos de los procesos para la prestación de los servicios, y en atención a las competencias que tiene asignadas el Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas, en materia aeronáutica.

RESUELVE

APROBAR LA ACTUALIZACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TARIFAS PARA LOS TRÁMITES, DERECHOS AERONÁUTICOS Y SERVICIOS PRESTADOS POR EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL, POR EL INSTITUTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MAIQUETÍA ASÍ COMO EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DÉ AEROPUERTOS (BAER), S.A.

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Derechos Aeronáuticos y Tarifas Aeroportuarias

Artículo 1. Establecer e implementar el sistema de tarifas aeroportuarias, derechos aeronáuticos y demás trámites administrativos que se causen ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para el desarrollo de las actividades realizadas por personas naturales y jurídicas en los aeropuertos de uso público administrados por el Poder Público Nacional, y en aquellos otros que a futuro fueren revertidos, para el uso de las instalaciones y servicios en las áreas del dominio público del Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, de la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A., y por los demás servicios que preste el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Aplicabilidad

Artículo 2. La presente Resolución se aplica a todas aquellas relaciones y obligaciones que resulten del ejercicio, por parte de las personas naturales o jurídicas, de las actividades señaladas en la presente Resolución.

Prestadores de Servicios

Artículo 3. Son sujetos activos de las relaciones y obligaciones previstas en la presente Resolución, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía y la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A.

CAPÍTULO II
DERECHOS AERONÁUTICOS ESTABLECIDOS POR EL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Derechos Aeronáuticos

Artículo 4. Los Derechos Aeronáuticos son aquellos causados y pagados por los administrados a la Autoridad Aeronáutica, por la prestación de los servicios de vigilancia de la seguridad operacional, de navegación aérea, inspección, certificación, emisión de permisos, licencias, registros, y cualesquiera otros servicios, certificaciones y documentos emitidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil; quedando establecido su pago en Unidades Tributarias para los nacionales que operen con aeronaves de matrícula YV, y dólares de los Estados Unidos de América (U.S.D.) para las empresas extranjeras o nacionales que operen con aeronaves de matrícula extranjeras, los cuales han sido ajustados y tarifados de acuerdo a las disposiciones contempladas en la presente Resolución, y de conformidad con lo establecido en los artículos 15 y 55 de la Ley de Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009 y de conformidad con la normativa vigente en materia cambiaria:

DERECHOS AERONÁUTICOS ESTABLECIDOS EN UNIDADES TRIBUTARIAS (U.T.)		
Nº	**CONCEPTO**	**U.T.**
REGISTRO AERONÁUTICO NACIONAL		
1	**Asignación de Matrícula Aviación General.**	
1.1	Aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y mayores a 15 años de fabricación.	150
1.2	Aeronaves mayores a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y mayores a 15 años de fabricación.	200
1.3	Aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y menores a 15 años de fabricación.	100
1.4	Aeronaves mayores a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y menores a 15 años de fabricación.	130
2	**Asignación de Matrícula Aviación Comercial.**	
2.1	Aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y mayores a 15 años de fabricación.	600
2.2	Aeronaves mayores a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y mayores a 15 años de fabricación.	1.000
2.3	Aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y menores a 15 años de fabricación.	200
2.4	Aeronaves mayores a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue y menores a 15 años de fabricación.	325
3	**Inscripciones de traspaso de aeronaves.**	
3.1	Peso máximo de despegue menor o igual a 5.700 Kgs.	100
3.2	Peso máximo de despegue mayor a 5.700 Kgs.	110
4	**Autorización para constituir hipotecas y otros gravámenes.**	200
5	**Duplicados de constancia de matrículas de aeronaves.**	100
6	**Expedición de copias simples.**	0,4
7	**Expedición de copias certificadas.**	
7.1	Primer folio.	2
7.2	Siguientes folios.	1
8	**Inscripción de contratos de arrendamiento y fletamento.**	
8.1	Peso máximo de despegue menor o igual a 5.700 Kgs.	100
8.2	Peso máximo de despegue mayor a 5.700 Kgs.	110

9	**Inscripción de documentos no señalados en los numerales 3 y 8.**	110
10	**Cancelación de matrículas por exportación.**	110
11	**Rescisión y resolución de contratos.**	110
12	**Reserva de matrícula.**	
12.1	Reserva de matrícula aeronaves con más de 15 años de fabricación.	80
12.2	Reserva de matrícula aeronaves con menos de 15 años de fabricación.	50
13	**Prórroga de reserva de matrícula.**	100
14	**Expedición de constancias de propiedad.**	40
15	**Aclaratorias.**	150
16	**Expedición de certificados especiales de matrículas.**	
16.1	Peso máximo de despegue menor o igual a 5.700 Kgs.	80
16.2	Peso máximo de despegue mayor a 5.700 Kgs.	90
17	**Asignación de dirección de aeronaves códigos en modo "S".**	100
CONSULTORÍA JURÍDICA		
18	**Expedición de copias simples.**	0,4
4 19	**Expedición de copias certificadas.**	
19.1	Primer folio.	2
19.2	Siguientes folios	1
20	**Exención.**	
20.1	Solicitud de Exención (Inspección).	50
21	**Inspección Legal.**	25
22	**Inspección de Proyectos de Contratos de Utilización de Aeronaves o Adenddum.**	25
23	**Inspección de Proyectos de Fianzas.**	25
TRANSPORTE AÉREO		
24	**Operaciones aéreas desde aeropuertos nacionales e internacionales, hacia el territorio nacional; fuera de su hora normal de cierre, por hora y por aeronave.**	40
25	**Solicitud de información estadística aeronáutica.**	
25.1	Solicitud referida a un solo año (Hasta cuatro variables solicitadas).	10
25.2	Solicitud de información estadística aeronáutica referidas a más de un año, como series históricas.	25

26	**Recepción de póliza de seguros, por aeronave nacional y extranjera (tantas veces sea presentada para su certificación).**	1
27	**Inspección de calidad de servicio por estación para operaciones no regulares en el territorio nacional.**	400
28	**Autorización de eventos aéreos especiales con aeronaves venezolanas en el territorio nacional.**	20
29	**Autorización de códigos compartidos (Hasta un año).**	365
29.1	Autorización de códigos compartidos (más de un año).	800
30	**Expedición de certificados de uso (Menos de 20 ítems).**	20
30.1	Expedición de certificados de uso (más de 20 ítems).	50
31	Certificación de Servicio Público de Transporte Aéreo en operaciones regulares y no regulares (RAV 121 y RAV 135).	
31.1	Certificación operaciones regulares y no regulares (RAV 121) Incluye una base de operaciones, una ruta y 3 aeronaves.	2.500
31.2	Certificación operaciones regulares y no regulares (RAV 135) Incluye una base de operaciones, una ruta y 3 aeronaves.	2.200
32	**Certificación de explotadores de Servicios Especializados de Transporte Aéreo. (Incluye base de operaciones, una ruta y un avión).**	1.000
33	**Copias certificadas del AOC por aeronave.**	25
34	**Certificación de Explotadores de Servicio de Trabajo Aéreo. (Incluye Base de operaciones, una aeronave)**	650
35	**Incorporación de aeronaves a la flota de transportistas y operadores aéreos nacionales**	
35.1	Incorporación de Aeronaves propias.	100
35.2	Bajo modalidad de Dry Lease. Peso máximo de despegue menor o igual a 5.700 Kgs.	200
35.3	Bajo la modalidad de Dry Lease. Peso máximo de despegue mayor a 5.700 Kgs.	250
35.4	Bajo la modalidad de Wet Lease. Peso máximo de despegue menor o igual a 5.700 Kgs.	300
35.5	Bajo la modalidad de Wet Lease. Peso máximo de despegue mayor a 5.700 Kgs.	350

35.6	Bajo la modalidad de fletamento de aeronaves. Peso máximo de despegue menor o igual a 5.700 Kgs.	400
35.7	Bajo la modalidad de fletamento de aeronaves. Peso máximo de despegue mayor a 5.700 Kgs.	450
36	**Desincorporación de aeronaves de la flota de transportistas y operadores aéreos Nacionales.**	10
37	**Incorporación de la ruta nacional de empresas aéreas nacionales.**	100
38	**Autorización, cancelación, modificación o inicio de vuelo regular.**	
38.1	De empresas nacionales.	100
39	**Habilitación administrativa de empresas aéreas extranjeras de acuerdo a la Regulación Aeronáutica Venezolana 129 (RAV 129).**	600
40	**Autorización de aeronaves por posicionamiento aerocomercial o traslado.**	50
41	**Inducción de Pre-aplicación para Certificación de Explotadores de Servicio de Transporte Aéreo.**	50
42	**Idoneidad Económica**	
42.1	Conformidad de Idoneidad Económica nuevas empresas (estudio de factibilidad).	200
42.2	Renovación de Idoneidad Económica de los Estados Financieros para empresas de Transporte Aéreo.	50
42.3	Fianzas (Garantías) de fiel cumplimiento y/o Laborales para empresas de Transporte Aéreo	50
42.4	Renovación de Idoneidad Económica de los Estados Financieros para empresas del sector aeronáutico que no hagan uso de los Servicios de Ayuda a la Navegación Aérea	50
42.5	Fianzas (Garantías) de Fiel Cumplimiento y/o para empresas que no hagan uso de los servicios de ayuda a la navegación aérea	50
42.6	Idoneidad Económica para Incorporación de cada ruta nacional (Estudio de Factibilidad)	100
42 7	Idoneidad Económica para Incorporación de cada ruta internacional para empresas Nacionales (Estudio de Factibilidad)	150
42.8	Modificación de Idoneidad Económica (Ampliación de operaciones o cambio de modalidad mediante estudio económico)	100

44	**Inspección de estructura de costos de empresas nacionales**	200
45	**Otorgamiento de providencias administrativas para prestación de servicios.**	100
46	**Renovación de providencias administrativas para prestación de servicios.**	50
47	**Emisión de Informe Técnico Aeronáutico (ITA).**	120
48	**Copia Certificada de Informe Técnico Aeronáutico.**	
48.1	Copia certificada 1er folio.	2
48.2	Copia certificada siguientes folios.	1
49	**Autorización de vuelos no regulares de pasajeros, carga y correo/carga exclusiva.**	
49.1	Autorización de vuelos no regulares de pasajeros. A empresas nacionales.	40
49.2	Autorización de vuelos no regulares de carga. A empresas nacionales.	40
SEGURIDAD AERONÁUTICA		
50	**Nueva emisión de certificado de aeronavegabilidad previamente otorgado (Duplicado)**	100
51	**Inspección para el Otorgamiento de Certificados de Aeronavegabilidad Estándar. En el territorio nacional**	
51.1	Inspección a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	200
51.2	Inspección a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue	400
51.3	Re-inspección por No Conformidades.	200
52	**Inspección para la Renovación de Certificados de Aeronavegabilidad Estándar. En el territorio nacional.**	
52.1	Inspección para la Renovación de Certificados a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue.	200
52.2	Inspección para la Renovación de Certificados a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue.	400
52.3	Re-inspección por No Conformidades.	200
53	**Inspección para el Otorgamiento del Certificado de Aeronavegabilidad Especial RAV 130 En el territorio nacional.**	

53.1	Inspección para el Otorgamiento del Certificado a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	200
53.2	Inspección para el Otorgamiento del Certificado a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue.	400
53.3	Re-inspección por No Conformidades.	200
54	**Inspección para el Otorgamiento del Certificado de Aeronavegabilidad Especial Restringido RAV 21 Nacional.**	
54.1	Inspección para el Otorgamiento del Certificado a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue.	200
54.2	Inspección para el Otorgamiento del Certificado a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue.	400
54.3	Re-Inspección por No Conformidades Nacional.	200
55	**Inspección para el Otorgamiento del Certificado de Aeronavegabilidad Especial Modalidad Permiso de Vuelo Especial (PVE) En el territorio nacional.**	
55.1	Inspección para el Otorgamiento del Certificado a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	300
55.2	Inspección para el Otorgamiento del Certificado a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	450
55.3	Re-Inspección por No Conformidades Nacional.	300
56	**Inspección para el Otorgamiento de Certificados de Aeronavegabilidad de Exportación. En el territorio nacional.**	
56.1	Inspección a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	300
56.2	Inspección a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	500
57	**Inspección de Autorización de Ejecución de Alteraciones o Reparaciones Mayores. En el territorio nacional.**	
57.1	Autorización de ejecución de alteraciones o reparaciones mayores a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	800

57.2	Autorización de ejecución de alteraciones o reparaciones mayores a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	1.000
57.3	Re-Inspección por No Conformidades.	500
58	**Otras Evaluaciones de Ingeniería.**	
58.1	Inspección de Exenciones.	1.500
58.2	Consultas y análisis de Ingeniería.	250
58.3	Reconsideraciones a solicitudes previamente aprobadas.	1.000
59	**Inspección para la Certificación de Organizaciones de Ingeniería.**	
59.1	Certificación de Organizaciones de Ingeniería. En el territorio nacional.	2.500
60	**Inspección de extensión de tiempo de producto clase 1 / autorización de extensión de servicios de aeronaves.**	
60.1	A solicitud del operador Empresas RAV 121.	600
60.2	A solicitud del operador Empresas RAV 135.	400
60.3	Revisión de programa de mantenimiento por tipo de aeronave RAV 121.	300
60.4	Revisión de programa de mantenimiento por tipo de aeronave RAV 135.	200
61	**Inspección de daños por accidente o incidente de aeronave. En el territorio nacional.**	
61.1	A aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	100
61.2	A aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	150
62	**Inspección para la Incorporación de motores recíprocos al programa de mantenimiento por condición (PMPC). En el territorio nacional.**	
62.1	Inspección para la Incorporación de motores recíprocos al programa de mantenimiento por condición (PMPC).	200
62.2	Re-Inspección por No Conformidades.	200
63	**Inspección de Órdenes de Ingeniería en productos aeronáuticos.**	
63.1	En productos aeronáuticos. Con data técnica aprobada.	500
63.2	En productos aeronáuticos. Con data técnica aceptada.	500
63.3	Re-Inspección por No Conformidades.	250
64	**Inspección de Revisión de Órdenes Técnicas.**	

64.1	Inspección de Revisión de Órdenes Técnicas.	500
64.2	Re-Inspección por No Conformidades en Órdenes Técnicas.	250
65	**Inspección para la Convalidación de Certificados de Tipo Suplementario.**	
65.1	Inspección para la Convalidación de Certificados de Tipo Suplementario.	200
65.2	Re-Inspección por No Conformidades en la Convalidación de Certificados de Tipo Suplementario.	250
66	**Inspección para la Convalidación de Certificados de Tipo de Productos Aeronáuticos Clase 1.**	
66.1	A aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	350
66.2	A aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	500
66.3	Certificados de Tipo Hélice a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. de peso máximo de despegue.	350
66.4	Certificados de Tipo Hélice a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	500
66.5	Certificados de Tipo Motor a aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	350
66.6	Certificados de Tipo Motor a aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	500
66.7	Re-Inspección por No Conformidades para la Convalidación.	200
67	**Inspección para la Conformidad de Aeronavegabilidad para incorporación de aeronaves de acuerdo a las RAV 91, 121, 135. En el territorio nacional.**	
67.1	En operaciones bajo la RAV 135.	300
67.2	En operaciones bajo la RAV 121.	450
67.3	Re-inspección por No Conformidades. RAV 121. RAV 135.	300
67.4	En operaciones bajo la RAV 91.	250
67.5	Re-inspección por No Conformidades. Nacional RAV 91.	250
68	**Inspección para el Otorgamiento de Certificados y Especificaciones de Operación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico. OMA.N.**	

68.1	Inspección para el Otorgamiento de Certificados y Especificaciones de Operación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico. OMA.N	2.000
68.2	Re-inspección de No Conformidad Técnica.	500
69	**Renovación certificado de OMA. En el territorio nacional.**	
69.1	Renovación certificado de OMA.	2.000
69.2	Inspección de revisiones del manual de procedimientos de la OMA.N.	500
69.3	Re-inspección de Conformidad Técnica.	250
70	**Inspección por cambio de domicilio. En el territorio nacional.**	
70.1	Inspección por cambio de domicilio.	250
70.2	Habilitación para OMA. (Enmiendas de especificaciones para las operaciones).	3.000
71	**Inspección de Método Alterno de Cumplimiento de Directiva de Aeronavegabilidad por cada producto. (RAV 39)**	3.000
72	**Inspección para la Convalidación de Homologación Acústica por aeronave (RAV 36).**	
72.1	A aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	200
72.2	A aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	300
72.3	Re-inspección al Certificado de Homologación Acústica.	200
73	**Inspección para la aceptación del Certificado de Emisión de Gases y Purga de Combustible para cada motor RAV 34.**	
73.1	A aeronaves menores o iguales a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	200
73.2	A aeronaves mayores a 5.700 Kgs. De peso máximo de despegue.	300
73.3	Re-Inspección por No Conformidades en la emisión del Certificado de Emisión de Gases y Purga de Combustible.	200
74	**Vehículos ultralivianos. (RAV 22)**	
74.1	Certificación de organización de diseño de vehículos ultralivianos. (RAV 22)	1.200
74.2	Certificación de organización de producción de vehículos ultralivianos. (RAV 22)	900
75	**Licencia de estación de radio de la aeronave. (Convenio Chicago)**	

75.1	Solicitud de licencia de estación de radio de la aeronave.	120
75.2	Renovación de licencia de estación de radio de la aeronave.	120
76.	**Certificación de Operaciones Especiales**	
76.1	Certificado RVSM. Nacional.	
76.1.1	Certificado RVSM. Nacional. Con vuelo de monitoreo.	350
76.1.2	Certificado RVSM. Nacional. Sin vuelo de monitoreo.	250
76.1.3	Certificado RVSM. Nacional. Inspección por cambio de propietario.	200
76.2	Certificación de Operaciones Especiales. Certificado PBN. En el territorio nacional.	
76.2.1	Aprobaciones RNAV5.	350
76.2.2	Aprobaciones RNP Approach.	350
76.2.3	Aprobaciones RNP1 Básica.	350
76.2.4	Aprobaciones Navegación Vertical Barométrica.	350
77	**Certificación de Operaciones Especiales. Enmiendas a las Especificaciones Operacionales, a solicitud del operador.**	
77.1	A solicitud del operador. RAV 121.	400
77.2	A solicitud del operador. RAV 135.	300
77.3	Exenciones RAV 11.	1.500
78	**Otorgamiento de certificación. Especificaciones centro de instrucción aeronáutica en el territorio nacional.**	2.500
79	**Renovación de certificación. Especificaciones centro de instrucción aeronáutica en el país.**	2.500
80	**Habilitación para centro de instrucción aeronáutica. (enmiendas de especificaciones)**	400
81	**Cursos y Credenciales a Instructores para Operaciones en Tierra.**	
81.1	Otorgamiento de Carta de Instructor Certificado.	200
81.2	Renovación de Carta de Instructor Certificado.	200
81.3	Cursos y Credenciales a Instructores para Operaciones en Tierra. Aprobación de Instructores en Tierra de acuerdo a la RAV 110, 111, 121, 135 y 129 en Inspección de Evaluación y Certificación de Ruta Internacional.	300
82	**Evaluación / aprobación programas de adiestramiento RAV 110, 121, 125 y 135.**	200

83	**Autorización nuevas instalaciones RAV 121, 135, 125 en el territorio nacional.**	200
84	**Evaluación, aprobación, revisiones de manuales de instrucción/procedimientos de centro de instrucción aeronáutica.**	200
85	**Inspección incorporación núcleo centro de instrucción aeronáutica en el territorio nacional.**	400
86	**Inspección por cambio de domicilio en el territorio nacional.**	400
87	**Inspección de certificación simuladores de vuelo. En el territorio nacional.**	
87.1	Inspección de certificación simuladores de vuelo.	400
88	**Licencias y Certificados Médicos.**	
88.1	Otorgamiento o convalidación de licencia de alumno piloto.	10
88.2	Otorgamiento o convalidación de licencia de controlador de tránsito aéreo.	20
88.3	Otorgamiento o convalidación de licencia de instructor de vuelo instrumental simulado.	30
88.4	Otorgamiento o convalidación de licencia de instructor de vuelo avión o helicóptero.	50
88.5	Otorgamiento o convalidación de licencia de despachador de vuelo.	20
88.6	Otorgamiento o convalidación de licencia de instructor de vuelo de globo libre o ultraliviano.	50
88.7	Otorgamiento o convalidación de licencia de mecánico a bordo.	30
88.8	Otorgamiento o convalidación de licencia de piloto comercial - avión o helicóptero.	50
88.9	Otorgamiento o convalidación de licencia de piloto comercial de globo libre o ultraliviano.	70
88.10	Otorgamiento o convalidación de licencia de piloto de globo libre o ultraliviano.	70
88.11	Otorgamiento o convalidación de licencia de piloto privado - avión o helicóptero.	20
88.12	Otorgamiento o convalidación de licencia de piloto de transporte de línea aérea - avión o helicóptero	70
88.13	Otorgamiento o convalidación de licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves.	20

88.14	Otorgamiento o convalidación de licencia de operador de estaciones aeronáuticas.	20
88.15	Otorgamiento o convalidación de licencia de tripulante de cabina.	20
88.16	Duplicado de licencia y certificado médico.	50
88.17	Certificación de licencia y certificados médicos.	50
88.18	Otorgamiento de habilitación de categoría clase y tipo.	70
88.19	Otorgamiento de autorizaciones.	20
88.20	Renovación de licencia - Despachador de vuelo y alumno piloto.	20
88.21	Habilitación especial vuelo instrumental de avión o helicóptero.	20
88.22	Habilitación especial de fumigación aérea.	50
88.23	Habilitación especial de multimotores terrestres.	50
88.24	Renovación o convalidación de habilitaciones.	50
88.25	Emisión de certificado médico con evaluación interna.	70
88.26	Renovación de certificado médico con evaluación interna.	50
88.27	Emisión de certificado médico con evaluación externa.	50
88.28	Renovación de certificado médico con evaluación externa.	20
88.29	Ascenso de certificado médico con evaluación interna.	50
88.30	Ascenso de certificado médico con evaluación externa.	20
88.31	Acreditación de médico examinador	100
88.32	Acreditación de piloto evaluador.	100
89	**Certificación de unidad médica aeronáutica.**	250
90	**Renovación de certificado de unidad médica aeronáutica.**	
90.1	Prueba médica de vuelo.	250
90.2	Revaloración Médica.	250
91	**Cartas de certificación.**	
91.1	Carta de certificación de datos personales.	10
91.2	Carta de certificación de horas de vuelo.	20
92	**Servicios Especializados Aeroportuarios. (RAV 111)**	
92.1	Pre-aplicación.	150

92.2	Certificación.	2.500
92.3	Estación adicional para la certificación.	800
92.4	Habilitación adicional para la certificación.	1.200
93	**Evaluación y/o enmiendas de manuales.**	
93.1	Evaluación de MGM, a solicitud del operador explotador. RAV 121 - RAV 135.	300
93.2	Evaluación de MOP, a solicitud del operador explotador. RAV 121 - RAV 135.	300
93.3	Evaluación de enmiendas de MGM, a solicitud del explotador bajo la RAV 121	150
93.4	Evaluación de enmiendas de MOP, a solicitud del explotador bajo la RAV 121.	150
93.5	Evaluación de enmiendas de MGM, a solicitud del explotador bajo la RAV 135.	100
93.6	Evaluación de enmiendas de MOP, a solicitud del explotador bajo la RAV 135.	100
93.7	Evaluación de manuales de explotadores de servicios especializados aeroportuarios bajo RAV 111.	200
94	**Verificación de competencia de Evaluadores Tripulantes de Cabina a solicitud del operador. En el territorio nacional**	100
95	**Verificaciones de competencias realizadas en el territorio nacional.**	150
96	**Certificación para el traslado de mercancías peligrosas. En el territorio nacional.**	150
97	**Permisos y certificaciones asociados o que afectan las instalaciones aeroportuarias.**	
97.1	Permiso de instalación de poste, mástil, torre y monopol.	180
97.2	Permiso de instalación de veletas.	180
97.3	Permiso de construcción de helipuertos.	800
97.4	Certificado de operatividad de helipuerto.	400
97.5	Permiso de construcción de hangar.	400
97.6	Permiso de construcción de edificaciones (complejo habitacionales, edificios, otros)	400
97.7	Permiso de construcción de galpones.	400
97.8	Permiso de construcción de aeródromo.	1.500
97.9	Permiso de construcción de planta de combustible.	400
97.10	Permiso de construcción de centro comercial.	400

97.11	Permiso de construcción de pista aeroportuaria.	1.500
97.12	Certificado de operatividad de pista.	400
97.13	Certificación de aeródromos.	400
98	**Certificación de explotador de aeródromo. Pistas y helipuertos.**	
98.1	Inducción de certificación.	50
98.2	Fase 1: Pre aplicación.	200
98.3	Fase 2: Aplicación Formal.	200
98.4	Fase 3: Conformidad de Documentos.	500
98.5	Fase 4: Demostración e inspección.	500
98.6	Fase 5: Certificación.	750
99	**Certificación de explotador de Aeródromo Nacional. RAV 139.**	
99.1	Inducción de certificación.	50
99.2	Fase 1: Pre aplicación.	200
99.3	Fase 2: Aplicación Formal.	200
99.4	Fase 3: Conformidad de Documentos.	600
99.5	Fase 4: Demostración e inspección.	600
99.6	Fase 5: Certificación.	1.000
100	**Certificación de Explotador de Aeródromo Internacional. RAV 139.**	
100.1	Inducción de certificación.	150
100.2	Fase 1: Pre aplicación.	400
100.3	Fase 2: Aplicación Formal.	400
100.4	Fase 3: Conformidad de Documentos.	1.000
100.5	Fase 4: Demostración e Inspección.	1.000
100.6	Fase 5: Certificación.	1.500
101	**Renovación de Certificación de Explotador de Aeródromo Nacional. RAV 139.**	1.325
102	**Renovación de Certificación de Explotador de Aeródromo Internacional. RAV 139.**	2.225
103	**Prórroga de permiso de construcción o instalación de estructuras o antenas.**	100
104	**Estudio de elevación máxima permisible de obstáculo.**	200
105	**Asesoría técnica por cada inspector. (Hasta tres (03) días)**	150
106	**Inspección de plantas de combustible.**	200
107	**Evaluación de manuales, planes y programas.**	200
108	**Evaluación de proyectos.**	200

109	**Certificación de Instructores en Materia de aeródromos; Operaciones de aeródromos, Mantenimiento de aeródromos.**	500
110	**Renovación de Certificación de Instructores en Materia de aeródromos; Operaciones de aeródromos, Mantenimiento de aeródromos.**	200
111	**Evaluación Inicial de un Programa de Seguridad de la Aviación (AVSEC), Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de Calidad AVSEC ó Planes de Contingencia.**	
111.1	Evaluación de programas de seguridad de la aviación (AVSEC).	300
111.2	Evaluación de programa de instrucción (AVSEC) a solicitud del operador.	500
111.3	Evaluación de planes de contingencia (RAV 107, 108)	250
111.4	Evaluación de planes de programas de control de calidad (RAV 107, 108, 109, 112)	250
111.5	Opción al proceso de Certificación de instructor AVSEC	200
111.6	Opción al proceso de renovación de certificación de instructor AVSEC	100
111.7	Opción al proceso de certificación de competencias de personal de seguridad de aviación civil	100
111.8	Opción al proceso de renovación de carta de certificación de personal de seguridad de aviación civil	50
111.9	Opción al proceso de Certificación a empresas de servicio de seguridad (Incluye evaluación inicial de Documentos AVSEC, elaboración de las especificaciones de operación e Inspección a la oficina principal y estaciones a nivel nacional que se requieran evaluar).	2.500
111.10	Opción al proceso de renovación de certificación a empresas de servicio de seguridad (Incluye evaluación de modificación de documentos, actualización de especificaciones de operación, inspección a oficina principal y estaciones a nivel nacional que se requieran evaluar).	2.500
111.11	Opción a la aprobación de los procedimientos AVSEC de un agente acreditado (Incluye evaluación inicial	1.200

	de documentos AVSEC e inspección a la oficina principal y estaciones a nivel nacional, si aplica)	
111.12	Modificación o enmienda de las especificaciones de operación de las Empresas de Servicio de Seguridad (RAV 112).	400
111.13	Inspección por motivo de apertura de base de operación a nivel nacional de una Empresa de Servicios de Seguridad (RAV 112) o de un Agente Acreditado (RAV 109) Incluyendo su incorporación a las especificaciones de operación.	400
111.14	Proceso para la aprobación de Jefes AVSEC de Explotadores de Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, Empresas de Servicio de Seguridad y Agentes Acreditados.	50
111.15	Proceso para la renovación de Jefes AVSEC de Explotadores de Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, Empresas de Servicio de Seguridad y Agentes Acreditados.	50
112	**Inspeccionar e incorporar nueva estación a las operaciones de un explotador de aeronaves RAV 121, 135, 125.**	
112.1	Inspeccionar e incorporar nueva estación, RAV 121, 135 y 125. Territorio Nacional.	400
113	**Subscripción anual a página Web del INAC, para acceso a información clasificada de AVSEC.**	50
114	**Evaluación de Manual de SMS.**	200
115	**Certificación de instructores SMS.**	200
116	**Seminarios de SMS.**	100
117	**Autorización para la aceptación, manipulación y transporte de mercancías peligrosas por vía aérea RAV 110.**	2.000
118	**Evaluación de factibilidad técnica para la aceptación, manipulación y transporte de mercancías peligrosas prohibidas salvo aprobación o dispensas.**	250
119	**Modificación o enmienda a especificaciones operacionales de Empresas de Servicios Especializados Aeroportuarios de las empresas bajo la RAV 111.**	100
SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN		

120	**Publicación de Información Aeronáutica AIP/VENEZUELA. Tarifa Nacional**	
120.1	Publicación de Información Aeronáutica Electrónico AIP/VENEZUELA (DVD), hasta el último mes del año en que se adquiera. Tarifa Nacional con envío.	40
120.2	Publicación de Información Aeronáutica Electrónico AIP/VENEZUELA (DVD) hasta el último mes del año en que se adquiera. Tarifa Nacional sin envío.	35
120.3	Suscripción anual de: Enmiendas AIP, Resumen mensual de NOTAM, suplementos AIP y AIC.	80
121	Cartas aeronáuticas.	
121.1	Carta de Navegación en Ruta (ENRC) Superior (Formato papel)	20
121.2	Carta de Navegación en Ruta (ENRC) Inferior (Formato papel)	20
121.3	Carta de Área Terminal (TMA) Cada una. (Formato papel)	20
121.4	Cartas de Aproximación: (IAC - SID - STAR - RNAV - VAC) (Formato papel)	20
	CIAC	
122	**Cursos de Piloto**	
122.1	Curso Piloto Comercial Avión. 110 horas de vuelo. Incluye Habilitación Instrumental. Aeronaves Cessna 150	10.400
122.2	Curso de Piloto Privado Avión. 42 horas de vuelo. Aeronaves Cessna R-182.	3.500
122.3	Habilitación de Multimotor. 14 horas de vuelo. Aeronaves Cessna 150, Cessna R-182.	1.650
	IUAC	
123	**Básico de Tránsito Aéreo.**	200
124	**Básico de Tránsito Aéreo. Vigilancia ATS.**	50
125	**Avanzado de Tránsito Aéreo**	200
126	**Básico de Información Aeronáutica (TIA)**	180
127	**Básico de Operaciones Aeroportuarias**	300
128	**Inspector Aeronáutico. Operacional.**	400
129	**Inspector Aeronáutico. Aeronavegabilidad.**	400
130	**Inspector Aeronáutico. Seguridad de la Aviación.**	400
131	**Inspector Aeronáutico. Servicios a la Navegación Aérea (CNS - MET- ATS - SAR - COM - AIS).**	400

132	**Inspector Aeronáutico. Aeródromo.**	400
133	**Curso Básico de Radiocomunicaciones Aeronáuticas.**	200
134	**Curso Básico de Radiocomunicaciones Aeronáuticas. Especialidad Comunicaciones.**	200
135	**Curso Básico de Radiocomunicaciones Aeronáuticas. Especialidad Radio ayuda.**	200
136	**Curso Básico de Radiocomunicaciones Aeronáuticas. Especialidad AMHS.**	200
137	**Curso Básico de Radiocomunicaciones Aeronáuticas. Especialidad Radar.**	200
138	**Básico de Telecomunicaciones Aeronáuticas.**	200
139	**Básico de Búsqueda y Salvamento.**	280
140	**Avanzado de Búsqueda y Salvamento.**	200
141	**Bomberos Aeronáuticos Básico.**	200
142	**Bomberos Aeronáuticos Avanzado.**	100
143	**Curso especializado en bomberos. Pre-hospitalaria.**	100
144	**Curso especializado en bomberos. Comando.**	150
145	**Curso especializado en bomberos. Rescate.**	150
146	**Recurrente TOA.**	20
147	**Recurrente TIA.**	20
148	**Recurrente CTA. (Avanzado)**	20
149	**Recurrente CTA. (Básico)**	20
150	**Recurrente OTA.**	20
151	**Inducción Docente.**	100
152	**Actualización Docente.**	10
153	**Prueba diagnóstica inglés. Nivel Cuatro.**	5
154	**Inglés conversacional.**	350
155	**Tripulante de Cabina de Pasajeros.**	350
156	**Instructor Técnico.**	50
157	**Recurrente Servicio Fijo.**	60
158	**Recurrente Centro Conmutador Automático de Mensajes (CCAM).**	50
159	**Recurrente Servicio Móvil.**	50
160	**Recurrente Inspectores Aeronáuticos.**	150
161	**Recurrente Instructor Técnico.**	25
162	**Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos.**	200
163	**Técnico en Mantenimiento de Aeronaves.**	1.200
164	**Calidad de Servicio ON LINE.**	500

165	**Sensibilización y Compromiso Aeronáutico.**	5
166	**Medicina Aeronáutica.**	300
167	**Sistema de Aterrizaje por Instrumentos. (ILS Thales)**	300
168	**Comunicaciones VSAT.**	300
169	**Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.**	60
170	**Uso de CCAM.**	300
171	**Servicio Móvil.**	350
172	**Navegación Basada en Performance. (PBN)**	50
173	**Diplomado en Docencia Universitaria para profesionales no docentes.**	250
174	**Diplomado en derecho aeronáutico. (ON LINE o presencial)**	350
175	**Facilitador virtual básico.**	50
176	**Facilitador virtual avanzado.**	50
177	**Conjunto de Material Didáctico Normalizado (CMDN). VOR Selex.**	100
178	**Conjunto de Material Didáctico Normalizado (CMDN). VHF Alcance extendido.**	100

DERECHOS AERONÁUTICOS ESTABLECIDOS EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD)		
Nº	**CONCEPTO**	**USD**
	TRANSPORTE AÉREO	
1	**Autorización de empresas On-Line.**	420
2	**Inspección de calidad de servicio por estación para operaciones no regulares en el Extranjero.**	
2.1	Inspección América Latina y el Caribe.	3.000
2.2	Inspección Estados Unidos y Canadá.	3.300
2.3	Inspección Europa.	5.500
2.4	Inspección otros Continentes.	7.500
3	**Autorización, cancelación, modificación o inicio de vuelo regular.**	
3.1	A empresas extranjeras.	500
3.2	Incorporación de aeronaves a la flota operacional de empresas extranjeras	500
4	**Autorización de vuelo no regular**	
4.1	Autorización de vuelos no regulares a empresas extranjeras	420
5	**Autorización, cancelación, modificación o inicio de vuelo regular y no regular exclusivo de carga**	

5.1	Autorización de vuelos regulares y no regulares exclusivo de carga a empresas nacionales y extranjeras	1.120
6	**Autorización por operaciones de Venezuela de aeronaves privadas, de matrícula extranjera para el transporte aéreo no comercial**	
6.1	Transporte aéreo no comercial, por noventa (90) días con admisión temporal	5.000
6.2	Transporte aéreo no comercial, por un año con admisión temporal	25.000
6.3	Renovación de Autorización para el transporte aéreo no comercial, con renovación de admisión temporal	35.000
7	**Incorporación o desincorporación de pilotos para operaciones de matrícula extranjera en el territorio nacional**	100
8	**Incorporación de ruta internacional a transportistas y operadores aéreos nacionales.**	
8.1	Incorporación de ruta América Latina y el Caribe.	3.000
8.2	Incorporación de ruta Estados Unidos y Canadá.	3.300
8.3	Incorporación de ruta Europa.	5.500
8.4	Incorporación de ruta otros Continentes.	7.500
9	**Solicitud de incorporación de aeropuerto nacional para operaciones de aeronaves de aviación general con matrícula extranjera.**	1.000
SEGURIDAD AERONÁUTICA		
9	**Inspección para la Certificación de Organizaciones de Ingeniería.**	
9.1	Certificación de Organizaciones de Ingeniería. En el extranjero.	
9.1.1	En América Latina y el Caribe.	9.500
9.1.2	En Estados Unidos y Canadá.	11.000
9.1.3	Europa.	15.500
9.1.4	En otros Continentes.	18.500
10	**Inspección para la Conformidad de Aeronavegabilidad para incorporación de aeronaves de acuerdo a la RAV 91. OMA.E.**	
10.1	En América Latina y el Caribe.	3.000
10.2	En Estados Unidos y Canadá.	3.300
10.3	Europa.	5.500
10.4	En otros Continentes.	7.500
10.5	Re inspección para aeronaves situadas en América Latina y el Caribe.	3.000

10.6	Re inspección para aeronaves situadas en Estados Unidos y Canadá.	3.300
10.7	Re inspección para aeronaves situadas en Europa.	5.500
10.8	Re inspección para aeronaves situadas en otros Continentes.	7.500
11	**Inspección para la Conformidad de Aeronavegabilidad para incorporación de aeronaves de acuerdo al RAV 121, 135. OMA.E.**	
11.1	Inspección para América Latina y el Caribe.	12.000
11.2	Inspección Estados Unidos y Canadá.	13.000
11.3	Inspección para Europa.	16.000
11.4	Inspección para otros Continentes.	20.000
12	**Inspección para el Otorgamiento de Certificados y Especificaciones de Operación de Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico. OMA.E.**	
12.1	Inspección en América Latina y el Caribe.	9.000
12.2	Inspección en Estados Unidos y Canadá.	10.500
12.3	Inspección en Europa.	15.000
12.4	Inspección en otros Continentes.	18.000
12.5	Re inspección en América Latina y el Caribe.	9.000
12.6	Re inspección en Estados Unidos y Canadá.	10.500
12.7	Re inspección en Europa.	15.000
12.8	Re inspección en otros Continentes.	18.000
13	**Certificación de Operaciones Especiales.**	
13.1	Certificación de Operaciones EDTO: Extended Diversion Time Operations/ ETOPS: Extended-range Twin-engine Operation Performance Standars	4.000
14	**Certificación de Operaciones Especiales. Enmiendas a las Especificaciones Operacionales, a solicitud del operador.**	
14.1	A solicitud del operador RAV 129.	1.100
15	**Aceptación del AOC y las Especificaciones para las Operaciones con matrícula extranjera RAV 129. 14.1 Menos de 10 aeronaves. 45.000**	
15.1	Menos de 10 aeronaves.	45.000
15.2	Más de 10 aeronaves.	60.000
16	**Verificación de competencia de tripulación de mando a solicitud del operador.**	
16.1	Tripulación de mando en simulador en América Latina y el Caribe.	4.000
16.2	Tripulación de mando en simulador en Estados Unidos y Canadá.	4.500

16.3	Tripulación de mando en simulador en Europa.	6.000
16.4	Tripulación de mando en simulador en otros Continentes.	8.000
17	**Verificación de competencia como Evaluadores de vuelo avión en simulador a solicitud del operador.**	
17.1	Evaluadores de vuelo avión en América Latina y el Caribe.	3.500
17.2	Evaluadores de vuelo avión en Estados Unidos y Canadá.	4.000
17.3	Evaluadores de vuelo avión en Europa.	5.500
17.4	Evaluadores de vuelo avión en otros Continentes.	7.500
18	**Verificación de competencia como Instructor de vuelo en simulador a solicitud del operador.**	
18.1	Instructor de vuelo en simulador en América Latina y el Caribe.	3.500
18.2	Instructor de vuelo en simulador en Estados Unidos y Canadá.	4.000
18.3	Instructor de vuelo en simulador en Europa.	5.500
18.4	Instructor de vuelo en simulador en otros Continentes.	7.500
19	**Inspección de Certificación Simuladores de Vuelo.**	
19.1	Simuladores de Vuelo en América Latina y el Caribe.	3.000
19.2	Simuladores de Vuelo en Estados Unidos y Canadá.	3.500
19.3	Simuladores de Vuelo en Europa.	5.500
19.4	Simuladores de Vuelo en otros Continentes.	7.500
20	**Verificación de competencia como Instructores de vuelo instrumental simulado a solicitud del operador.**	
20.1	Instructores de vuelo instrumental en América Latina y el Caribe.	3.000
20.2	Instructores de vuelo instrumental en Estados Unidos y Canadá.	3.300
20.3	Instructores de vuelo instrumental en Europa.	5.500
20.4	Instructores de vuelo instrumental en otros Continentes.	7.500
21	**Inspeccionar e incorporar nueva estación a las operaciones de un explotador de aeronaves RAV 121, 135, 125.**	
21.1	Inspeccionar e incorporar nueva estación RAV 121, 135, 125. América Latina y el Caribe.	10.000
21.2	Inspeccionar e incorporar nueva estación RAV 121, 135 y 125. Estados Unidos y Canadá.	15.000

21.3	Inspeccionar e incorporar nueva estación RAV 121, 135 y 125. Europa.	21.000
21.4	Inspeccionar e incorporar nueva estación RAV 121, 135 y 125. Otros Continentes.	25.000
SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA		
22	**Publicación de Información Aeronáutica AIP/VENEZUELA. Tarifa Internacional**	
22.1	Publicación de Información Aeronáutica Electrónico AIP/VENEZUELA (DVD), hasta el último mes del año en que se adquiera. Cualquier destino.	150
21.2	Suscripción anual de: Enmiendas AIP, Resumen mensual de NOTAM, suplementos AIP y AIC.	250

Oportunidad y convalidación de pago de los derechos aeronáuticos
Artículo 5. Los Derechos Aeronáuticos señalados en el artículo anterior, deberán ser enterados ante la Autoridad Aeronáutica y certificados por ésta, previos a la prestación del servicio que se requiera.

Plazo de Pago de los derechos aeronáuticos
Artículo 6. Los Derechos Aeronáuticos previstos en este capítulo, deberán ser pagados y certificados dentro de los treinta (30) días continuos siguientes a la emisión de la planilla de liquidación.

De la dispensa total o parcial del pago de los derechos aeronáuticos
Artículo 7. La Autoridad Aeronáutica podrá, cuando así lo determine y de conformidad con los principios de cooperación y colaboración entre los órganos y entes de la Administración Pública Nacional, autorizar la dispensa total o parcial del pago de los Derechos Aeronáuticos a los administrados que mediante solicitud soportada de los respectivos documentales, así lo requieran, y siempre que la misma sea en beneficio e interés del Poder Público Nacional.

De la exclusión del pago de los derechos aeronáuticos
Artículo 8. Quedarán excluidos del pago de los Derechos Aeronáuticos por los trámites administrativos que se realicen ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a consecuencia de los servicios señalados en este capítulo para operaciones nacionales e internacionales, los administrados que presenten las solicitudes debidamente soportadas con los respectivos documentales, siempre que las exclusiones sean realizadas en beneficio e interés del Poder Público Nacional. A tenor de

lo expuesto, las exclusiones procederán previa solicitud en los siguientes casos:

a) Las aeronaves venezolanas de Estado o que sean propiedad de órganos o entes públicos.
b) Las aeronaves extranjeras que transporten a los Jefes de Estado de países que en base al principio de reciprocidad no realicen cobro semejante a las aeronaves que transporten al Presidente de la República Bolivariana de Venezuela.
c) Las aeronaves extranjeras de Estado, que en virtud a la reciprocidad, no realicen cobro semejante a las aeronaves venezolanas de Estado que sobrevuelen su territorio.
d) Aquellas aeronaves dedicadas a operaciones de búsqueda o salvamento, y en actividades de emergencia nacional.
e) Las que se encuentren en vuelo de retorno por emergencia.
f) Las que se encuentren en vuelo de prueba por mantenimiento.
g) Las venezolanas de entrenamiento.
h) Las venezolanas de uso agrícola con la respectiva matrícula acorde a la actividad que realizan.

La exclusión del pago de los Derechos Aeronáuticos establecida en este artículo, procederá como un acto de mero trámite en el supuesto establecido en el literal h), para lo cual se deberá presentar en copia simple, con vista al original, los documentos que soporten el objeto social de la empresa que la solicita, el respectivo Certificado de Explotación Aérea (AOC) correspondiente a su actividad, la habitación administrativa o el permiso que aplique, el certificado de matrícula vigente y el certificado de aeronavegabilidad vigente, ante la oficina en la cual se efectúa el trámite.

Derecho Aeronáutico

Artículo 9. Los explotadores de servicio público de transporte aéreo recaudarán el uno por ciento (1%) del valor de los boletos de pasajes aéreos vendidos para las rutas cuyo punto de origen o de destino sea la República Bolivariana de Venezuela.

Plazo

Artículo 10. La cantidad recaudada a consecuencia de lo dispuesto en el artículo anterior deberá ser enterada y convalidada dentro de los primeros cinco (05) días de cada mes.

Certificación del Pago

Artículo 11. El comprobante de pago de los derechos aeronáuticos previstos en este capítulo deberá ser presentado por los explotadores de servicio público de transporte aéreo ante la Oficina de Administración y Finanzas adscrita al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, para su certificación dentro de los diez (10) días continuos siguientes, en que se enteró, acompañado de una relación detallada que justifique tales ingresos, cuyo formato será suministrado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Pago de Multas

Artículo 12. Las multas impuestas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en razón de procedimientos administrativos decididos por la Autoridad Aeronáutica, en ejercicio de sus competencias atribuidas de regular, supervisar, controlar, fiscalizar y sancionar todas las actividades aeronáuticas civiles, deberán ser pagadas dentro de los quince (15) días continuos siguientes a la fecha de su notificación, según Planilla de Liquidación de Multa.

Convalidación del Pago de las Multas

Artículo 13. El certificado de pago de las multas deberá ser presentado por el interesado ante la Oficina de Consultoría Jurídica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para ser convalidados, dentro de los treinta (30) días continuos siguientes a su pago.

CAPÍTULO III
DERECHOS AERONÁUTICOS ESTABLECIDOS POR LA UTILIZACIÓN DE LOS SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 14. Constituyen actividades generadoras de valoración económica para los Servicios de Navegación Aérea, los trámites administrativos que se causen ante la Autoridad Aeronáutica Nacional, a través de sus dependencias adscritas, como consecuencias de la utilización de la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía, siendo las mencionadas actividades establecidas, ajustadas y tarifadas por la mencionada Autoridad en los siguientes términos:

TARIFA APLICADA

CAT	Kg Desde	Kg Hasta	Toques y Despegues Nacionales		Toques y Despegues Internacionales		Sobrevuelos
			Matrícula Nacional (P UT)	Matrícula Extranjera (USD)	Matrícula Nacional cobradas en (Bs.), cuya base de cálculo (USD)	Matrícula Extranjera (USD)	Matrícula Nacional cobradas en (Bs.), cuya base de cálculo (USD
1	0	2.199	0,49	$ 40,00	40$ * TC	$ 40,00	$ 40,00
2	2.200	4.500	0,99	$ 51,00	51$ * TC	$ 51,00	$ 51,00
3	4.501	10.000	3,70	$ 71,00	71$ * TC	$ 71,00	$ 71,00
4	10.001	20.000	4,73	$ 113,00	113$ * TC	$ 113,00	$ 113,00
5	20.001	30.000	6,75	$ 120,00	120$ * TC	$ 120,00	$ 120,00
6	30.001	60.000	8,44	$ 144,00	144$ * TC	$ 144,00	$ 144,00
7	60.001	80.000	9,45	$ 169,00	169$ * TC	$ 169,00	$ 169,00
8	80.001	152.400	10,13	$ 193,00	193$ * TC	$ 193,00	$ 193,00
9	152.401	245.000	11,51	$ 205,00	205$ * TC	$ 205,00	$ 205,00
10	245.001	375.000	12,89	$ 223,00	223$ * TC	$ 223,00	$ 223,00
11	>375.001		14,26	$ 240,00	240$ * TC	$ 240,00	$ 240,00
Tipo de cambio (TC): tasa de cambio vigente y aprobado por el Banco Central de Venezuela BASE DE CÁLCULO POR CADA 100 Ó FRACCIÓN DE 100KM RECORRIDOS							

Artículo 15. Las tarifas establecidas y ajustadas por la Autoridad Aeronáutica Nacional en la presente Resolución en razón de la prestación de los Servicios de Navegación Aérea, estarán contenidas en las respectivas Planillas de Liquidación.

Artículo 16. A los Propietarios o Tenedores Legítimos de aeronaves con Matrícula Nacional, les será emitidas las respectivas Planillas de Liquidación expresadas en moneda de curso legal (Bolívares) por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía. Las Planillas de Liquidación referidas, deberán ser pagadas únicamente mediante depósitos en efectivo o transferencia electrónica a las cuentas bancarias establecidas al efecto por la Autoridad Aeronáutica Nacional.

Artículo 17. A los Propietarios o Tenedores Legítimos de aeronaves con Matrícula Extranjera, les serán emitidas las respectivas Planillas de

Liquidación expresadas en divisas extranjeras (Dólares de los Estados Unidos de América) por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía. Las Planillas de Liquidación a las cuales se aluden, deberán ser pagadas mediante transferencia electrónica en las referidas divisas, a las cuentas bancarias establecidas al efecto por la Autoridad Aeronáutica Nacional.

Artículo 18. Los Propietarios o Tenedores Legítimos de aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera, deberán efectuar ante la Autoridad Aeronáutica Nacional, tanto el pago como la validación de las Planillas de Liquidación emitidas por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía, dentro de los quince (15) días continuos siguientes a la emisión de las mencionadas Planillas.

Artículo 19. Los Propietarios o Tenedores Legítimos de aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera, deberán efectuar ante la Autoridad Aeronáutica Nacional el pago íntegro de los montos expresados en las Planillas de Liquidación emitidas por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía, en la respectiva moneda de curso legal o divisa; (a saber, Bolívares si está expresada en Bolívares o Dólares de los Estados Unidos de América si está expresada en Dólares de los Estados Unidos de América). Las Planillas de Liquidación sólo tendrán pleno valor liberatorio si las mismas son debidamente pagadas en la respectiva moneda o divisa en que fueron emitidas y convalidadas por las dependencias conducentes de la Autoridad Aeronáutica Nacional.

Artículo 20. La Autoridad Aeronáutica Nacional no pagará ni aceptará débitos a sus cuentas bancarias por comisiones algunas que debieran ser acreditadas en razón a las transferencias electrónicas relacionadas con pagos de Planillas de Liquidación emitidas a Propietarios o Tenedores Legítimos de aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea.

Artículo 21. La Autoridad Aeronáutica Nacional reconoce el derecho de los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera de formular reclamos relacionados con la emisión de las Planillas de Liquidación emitidas por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, a tenor del siguiente procedimiento:

1. Los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera dispondrán de noventa (90) días continuos a partir de la emisión de la respectiva Planilla de Liquidación, para consignar su reclamo ante la dependencia conducente de la Autoridad Aeronáutica Nacional.
2. Una vez transcurrido este lapso sin que los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera interesados en formular su reclamo, hayan realizado la respectiva consignación de los documentales relacionados con el mismo, éste se considerará extemporáneo y no será aceptado por la Autoridad Aeronáutica Nacional para su evaluación.
3. Los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera deberán pagar tanto la Planilla de Liquidación generada por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, así como todas las deudas, morosidades o intereses que pudieran presentar ante la Autoridad Aeronáutica Nacional, para poder ejercer su derecho a reclamo.
4. En caso de ser considerado como precedente el reclamo presentado por los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera, por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, la Autoridad Aeronáutica Nacional a través de la dependencia conducente, procederá a ejecutar las diligencias necesarias para la restauración de la situación jurídica o administrativa vulnerada.

Artículo 22. La Autoridad Aeronáutica Nacional podrá cuando lo considere pertinente y de conformidad con los Principios de Cooperación y Colaboración entre los Entes del Estado, autorizar la dispensa total o parcial de los pagos a realizar por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea previstos en la presente Resolución.

Artículo 23. Quedan excluidos del pago de los Servicios de Navegación Aérea, en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía, las siguientes aeronaves:

1. Las aeronaves de matrícula venezolana de Estado o que sean propiedad de entes públicos, sin fines comerciales.
2. Las aeronaves de matrícula extranjera que transporten a los Jefes de Estado de países que en base al Principio de Reciprocidad, no realicen cobro semejante a las aeronaves de matrícula

venezolana que transporten al Presidente de la República Bolivariana de Venezuela.

3. Aquellas aeronaves de matrícula venezolana o extranjera dedicadas a operaciones de búsqueda o salvamento, o aquellas empleadas en actividades de Emergencia Nacional.
4. Las aeronaves de matrícula venezolana utilizadas en vuelos de entrenamiento.
5. Las aeronaves de matrícula venezolana dedicadas a los Trabajos Aéreos en modalidades de aspersiones, fumigaciones expolvoraciones para fines agrícolas y sanitarios.
6. Las aeronaves que pertenezcan a la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (FANB).
7. Las aeronaves militares extranjeras, no dedicadas al transporte aéreo por remuneración, provenientes del Estado que en base al Principio de Reciprocidad, no realicen cobro semejante a las aeronaves militares venezolanas que sobrevuelen su Región de Información de Vuelo.

Artículo 24. El incumplimiento del plazo establecido en el artículo 7 de la presente Resolución, para el pago por parte de los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, generará intereses de mora a razón del doce por ciento (12%) anual sobre el monto adeudado.

Artículo 25. Las deudas causadas por los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea, establecidas en moneda de curso nacional (Bolívares) generarán intereses moratorios en Bolívares y las establecidas en divisas (Dólares de los Estados Unidos de América), generarán intereses moratorios en Dólares de los Estados Unidos de América.

Artículo 26. Serán causales de prohibición formal y absoluta para los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera de la utilización de los Servicios de Navegación Aérea de la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía, los siguientes supuestos de hecho:

1. Todos aquellos Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjeros que adeuden a la Autoridad

Aeronáutica Nacional, noventa (90) días continuos por concepto de utilización de los Servicios de Navegación Aérea.

2. Todos aquellos Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera que adeuden a la Autoridad Aeronáutica nacional, pagos por multas impuestas en ocasión a la violación de la normativa aeronáutica.
3. Todos aquellos Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera que adeuden a la Autoridad Aeronáutica Nacional, intereses moratorios generados por más de treinta (30) días continuos de no pago de las multas en cuestión.
4. Todos aquellos Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera que adeuden ante la Autoridad Aeronáutica Nacional, más de cuarenta y cinco (45) días continuos de retraso en el pago del 1% de la venta de boletería.
5. Todos aquellos Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera que presenten ante la Autoridad Aeronáutica Nacional, cualquier acreencia con más de treinta (30) días continuos de emitida.
6. Todos aquellos Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera que presenten ante la Autoridad Aeronáutica Nacional, cualquier acreencia por otros conceptos diferentes a los anteriormente mencionados.

Artículo 27. Los Servicios de Navegación Aérea en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía, y previstos en la presente Providencia Administrativa, serán establecidos en Unidades Tributarias (U.T.) y deberán ser pagados según el valor de la Unidad Tributaria vigente determinado por el Ejecutivo Nacional para el momento de su cancelación; salvo los otros montos establecidos por concepto de multas que pudieran ser emitidos e impuestos por la Autoridad Aeronáutica Nacional.

Artículo 28. El tipo de cambio a pagar por los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera, por la utilización de los Servicios de Navegación Aérea en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía, será el oficial establecido para la República Bolivariana de Venezuela, por las disposiciones que al efecto emita el Banco Central de Venezuela (BCV).

Artículo 29. En el portal digital establecido por la Autoridad Aeronáutica Nacional (www.inac.gob.ve), los Propietarios o Tenedores Legítimos de Aeronaves con Matrícula Nacional y Extranjera, podrán consultar las modalidades, procedimientos y formas de pago y números de cuentas bancarias establecidos para tal fin por la Autoridad Aeronáutica Nacional, en razón de la utilización de los Servicios de Navegación Aérea en la Región de Información de Vuelo (FIR) Maiquetía.

TARIFAS AEROPORTUARIAS ESTABLECIDAS EN UNIDADES TRIBUTARIAS (U.T.)		
N°	CONCEPTO DEL SERVICIO	U.T.
1	**DERECHO DE ATERRIZAJE DE AERONAVES CON MATRÍCULA NACIONAL EN VUELOS INTERNACIONALES**	
1.1	Diurno (Por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	1,66
1.1.1	Mínimo Diurno (Por aeronave)	1.66
1.2	Nocturno (Por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	1.97
1.2.1	Mínimo Nocturno (Por aeronave)	22,14
2	**DERECHO DE ATERRIZAJE DE AERONAVES CON MATRÍCULA NACIONAL EN VUELOS NACIONALES**	
2.1	Diurno (Por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	0.65
2.1.1	Mínimo Diurno (Por aeronave)	13,26
2.2	Nocturno (Por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	0,70
2.2.1	Mínimo Nocturno (Por aeronave)	16,80
3	**DERECHO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES CON MATRÍCULA NACIONAL**	
3.1	Vuelo Internacional (Por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 120 minutos)	0,12
3.1.1	Mínimo en vuelo internacional. (Por aeronave)	9,46
3.2	Vuelo Nacional (Por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 60 minutos)	0,10
3.2.1	Mínimo en vuelo nacional (Por aeronave)	5,66
3.3	Estacionamiento Aeronaves Desincorporadas (por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada de peso máximo de despegue de la aeronave, después de 60 minutos)	0,30

4	**DERECHO POR LA UTILIZACIÓN DE PASARELA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS**	
4.1	Terminal Internacional (Por cada hora o fracción de hora)	16,55
4.2	Terminal Nacional (Por cada hora o fracción de hora)	4,64
5	**SERVICIO DE RECOLECCIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS DE AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL**	
5.1	Vuelo Internacional (peso máximo de despegue de la aeronave)	
5.1.1	Hasta 15.000 Kgs.	10.82
5.1.2	De 15.001 Kgs. a 60.000 Kgs.	11.31
5.1.3	De 60.001 Kgs. a 160.000 Kgs.	13.09
5.1.4	De 160.001 Kgs. a 280.000 Kgs.	14.38
5.1.5	Más de 280.001 Kgs.	15.88
5.1.6	Cargueros	10.82
5.2	Vuelo Nacional (peso máximo de despegue de la aeronave)	
5.2.1	Hasta 15.000 Kgs.	5.42
5.2.2	De 15.001 Kgs. a 60.000 Kgs.	
5.2.3	De 60.001 Kgs. a 160.000	6.55
5.2.4	De 160.001 Kgs. a 280.000	7.19
5.2.5	Más de 280.001 Kgs.	7.92
5.2.6	Cargueros	5.42
6	**SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL PARA AERONAVES CON MATRÍCULA NACIONAL**	
6.1	Señaleros, Plataforma y Asistencia en Tierra de Aeronaves en vuelos nacionales	
6.1.1	Diurno (Por cada tonelada o fracción de tonelada de peso máximo de despegue de la aeronave)	4.00
6.1.1.2	Mínimo diurno (por aeronave)	40.00
6.1.2	Nocturno (por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	5.00
6.1.2.2	Mínimo nocturno (por aeronave)	8.00
6.2	Derecho de Aterrizaje de Aeronaves con Matrícula Nacional en Vuelos Nacionales	
6.2.1	Diurno (Por cada tonelada o fracción de tonelada de peso máximo de despegue de la aeronave)	3.00
6.2.1.2	Mínimo Diurno (por aeronave)	30.00
6.2.2	Nocturno (por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	4.00
6.2.2.2	Mínimo Nocturno (por aeronave)	40.00
6.3	Derecho de estacionamiento para aeronaves de matrícula nacional	

6.3.1	Vuelo internacional (por cada hora o fracción y por cada toneladas o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 120 minutos)	0.50
6.3.1.1	Mínimo de vuelo internacional (por aeronave)	70.00
6.3.2	Vuelo Nacional (por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 60 minutos)	0.26
6.3.2.1	Mínimo de vuelo internacional (por aeronave)	80.00
6.4	Señaleros, Plataforma y Asistencia en Tierra de Aeronaves en vuelos nacionales	
6.4.1	Hasta 9.000 Kgs.	46.73
6.4.2	De 9.001 Kgs. A 20.000 Kgs.	56.81
6.4.3	De 20.001 Kgs. En adelante	81.77
6.5	Otros servicios a las Aeronaves	
6.5.1	Aspirado de Aeronaves	59.29
6.5.2	Servicio de higiene y limpieza	59.29
6.5.3	Servicio de Unidad de potencia eléctrica	89.37
6.5.4	Servicio de remolque	91.27
6.5.5	Servicio de traslado de pasajeros desde y aeronaves	12.00
6.6	SERVICIO DE ELABORACIÓN DE PLAN DE VUELO	
6.6.1	Plan de vuelo	41.05
7	**CARGA AÉREA DE AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL**	
7.1	Embarcada y Desembarcada por Kgs. de carga	0.02
7.2	Manejo y Almacenamiento de Carga por Kgs. de carga por día	0.02
8	**SERVICIO DE TRASLADO DE PASAJEROS DESDE Y HACIA AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL**	
8.1	Por viaje realizado	9.22
9	**PERMISO DE ACCESO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A LAS ÁREAS RESTRINGIDAS**	
9.1	Fijo (Válido seis (06) Meses)	
9.1.1	Hasta 1.000 Kgs.	16.43
9.1.2	De 1.001 Kgs. a 3.500 Kgs.	20.04
9.1.3	De 3.501 Kgs. a 7.000 Kgs.	26.05
9.1.4	De 7.001 Kgs. en adelante	33.86
9.2	Eventual (Válido 24 Horas)	
9.2.1	Hasta 1.000 Kgs.	7.59
9.2.2	De 1.001 Kgs. a 3.500 Kgs.	7.98
9.2.3	De 3.501 Kgs. a 7.000 Kgs.	8.37
9.2.4	De 7.001 Kgs. en adelante	9.61

10	**PERMISO DE CIRCULACIÓN DE EQUIPOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (Válido por seis (6) meses)**	
10.1	Hasta 10.000 Kgs.	14,08
10.2	De 10.001 Kgs. a 15.000	18.32
10.3	De 15.001 Kgs. a 20.000 Kgs.	23.80
10.4	De 20.001 Kgs. en adelante	30.94
11	**AUTORIZACIÓN DE MANEJO EN PLATAFORMA (Válida por un (01) año)**	
11.1	Curso de guía y control del movimiento en superficie (primera vez)	10.40
11.2	Curso recurrente de guía y control del movimiento en superficie (renovación)	5.20
12	**LICENCIA DE MANEJO DE PASARELAS DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS (Válida por un (01) año)**	
12.1	Curso de manejo de pasarelas de embarque y desembarque de pasajeros (primera vez)	23.89
12.2	Curso recurrente de manejo de pasarelas de embarque y desembarque de pasajeros (recurrente)	11.94
13	**PUESTO FIJO DE ESTACIONAMIENTO EN PLATAFORMA (Válido por un (01) año) y tarifa mensual**	
13.1	Vehículos (hasta cinco (05) asientos)	13.83
13.2	Autobuses (más de cinco (05) asientos)	46.59
13.3	Equipos de asistencia en tierra	55,92
14	**SERVICIO DE LIMPIEZA DE PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL**	
14.1	Limpieza de puesto	294.97
15	**SERVICIO DE NEUTRALIZACIÓN DE COMBUSTIBLE DE AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL**	
15.1	Primeros 45 minutos	36.39
15.2	Cada 30 minutos adicionales	18.21
16	**SERVICIO DE GUARDIA Y PREVENCIÓN DE COMBUSTIBLE DE AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL**	
16.1	Primeros 45 minutos	68.03
16.2	Cada 30 minutos adicionales	34
17	**TRASBORDO DE PASAJEROS CON PATOLOGÍA PREVIA EN AMBULANCIA DESDE Y HACIA AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL**	
17.1	Pasajero	8.31
18	**FILMACIONES, GRABACIONES CINEMATOGRÁFICAS, REPORTAJES PUBLICITARIOS Y FOTOGRÁFICOS**	
18.1	Terminal Internacional, Nacional y Auxiliar (Área Pública)	
18.1.1	Diurna (Bloque hasta seis (06) horas)	369,74

18.1.2	Nocturna (Bloque hasta doce (12) horas)	184.87
18.2	Terminal Internacional, Nacional y Auxiliar (Área Restringida)	
18.2.1	Diurna (Bloque hasta seis (06) horas)	554,61
18.2.2	Nocturna (Bloque hasta doce (12) horas)	277.32
18.3	Zonas Restringidas (Área Aeronáutica)	
18.3.1	Diurna (Bloque hasta seis (06) horas)	720.99
18.3.2	Nocturna (Bloque hasta doce (12) horas)	363.30
18.4	Reportajes Publicitarios y fotográficos	
18.4.1	Área Pública. (Máximo 4 Horas)	32.12
18.4.2	Área restringida. (Máximo 4 Horas)	41,76
19	**SERVICIOS PROTOCOLARES**	
19.1	Persona atendida en Terminal Nacional	8,43
19.2	Persona atendida en Terminal Internacional	16,86
19.3	Persona atendida en vuelo Nacional en Terminal Aviación General	14,46
20	**CARNET DE IDENTIFICACIÓN PERMANENTE (Válido por un (01) año)**	
20.1	Emisión carnet de identificación permanente	19,67
20.2	Pérdida de carnet de identificación permanente	25.29
21	**CARNET DE IDENTIFICACIÓN TEMPORAL**	
21.1	Emisión de carnet por 3 días	4.22
21.2	Emisión de carnet por 6 días	5.52
21.3	Emisión de carnet por 9 días	7.03
22	**PERMISO PARA PROVEEDORES**	
22.1	Vehículos de proveedores a túneles de servicio (6 meses)	5.62
22.2	Registro de proveedores (6 meses)	5,62
23	**CURSOS POR PARTICIPANTE VIGENCIA UN (01) AÑO**	
23.1	Curso de manejo de extintores	14.08
23.2	Curso de primeros auxilios	12.07
23.3	Curso de concienciación (zonas de seguridad restringidas)	12.07
23.4	Curso de concienciación incumplimiento de las normas de seguridad)	12.07
24	**TARIFA AEROPORTUARIA POR SALIDA DEL AEROPUERTO**	
24.1	Pasajeros en vuelos Nacionales	4.00
24.2	Pasajeros en vuelos Internacionales	10.00
25	**FORMULARIO DE DOSA**	
25.1	Por formulario	4.00
26	**TRASLADOS EN AMBULANCIAS DESDE AEROPUERTOS A CENTROS DE SALUD**	
26.1	Aeropuerto Internacional de Maiquetía (AIM)	
26.1.1	Zona oeste Estado Vargas	25.49

26.1.2	Zona central Estado Vargas	23.18
26.1.3	Zona este Estado Vargas	28.04
26.1.4	Zona oeste Distrito Capital	30.85
26.1.5	Zona central Distrito Capital	33.92
26.1.6	Zona este Distrito Capital	37.32
26.1.7	Otros estados	48,50
26.2	Aeropuertos Administrados por la Empresa Bolivariana de Aeropuertos, (BAER) S.A.	
26.2.1	Zona Oeste	30.85
26.2.2	Zona central	33.92
26.2.3	Zona este	37.32
26.2.4	Otros estados	48.50
27	**TARIFAS DE COMERCIALIZACIÓN**	
27.1	PARA INSTITUTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MAIQUETÍA (IAIM)	
27.1.1	Por tipo de uso (por metro cuadrado)	
27.1.1.1	Stand y módulos de autoservicio	1.85
27.1.1.2	Kiosco y módulos de bienes y servicios	1.69
27.1.1.3	Counter	1.49
27.1.1.4	Área en edificio para uso comercial	1.32
27.1.1.5	Local comercial	0.33
27.1.1.6	Hangar	1.05
27.1.1.7	Local industrial, galpón y almacén	1.12
27.1.1.8	Local oficina	0.76
27.1.1.9	Depósito	0.56
27.1.1.10	Estacionamiento interno	0.39
27.1.1.11	Terreno	0.31
27.1.2	Por tipo de Actividad (por metro cuadrado)	
27.1.2.1	Suministro de combustible Avión, Suministro de Combustible Vehículos, Servicio de Transporte Terrestre. Estacionamiento, Servicios Especializados varios, Incinerador. Plastificadora de equipaje, suministro de alimentos a bordo de las aeronaves.	1.85
27.1.2.2	Línea Aérea. Agencias de Viajes. Alquiler de Vehículo. Restaurantes Almacenadoras, Tiendas y Revistas. Servicios Financieros. Centro de Comunicaciones. Salones VIP. Salones de Belleza y Masajes. Lustra Calzado y equipos de telecomunicaciones y tecnología.	1.32
27.1.3	Por Ubicación (Por metro cuadrado)	
27.1.3.1	Terminal Internacional nivel 2 Estéril Área A (que comprende desde ejes 8 hasta 30, según base de datos catastrales de las áreas comerciales). Azoteas	1,32

27.1.3.2	Terminal Internacional nivel 2 Estéril área B (que comprende desde ejes 18' hasta 8 del ala oeste y el eje 30 hasta el eje 45 del ala este, según base de datos catastrales de las áreas comerciales) Azoteas	1,15
27.1.3.3	Terminal Internacional nivel 3 Público área A (que comprende desde eje 15 hasta el eje 23, según base de datos catastrales de las áreas comerciales): Terminal Internacional Nivel 4 Público; Terminal Nacional Nivel 2 Estéril Área A (que comprende desde el eje 64 hasta el eje 80. según base de datos catastrales de las áreas comerciales). Azoteas	1,04
27.1.3.4	Terminal Internacional nivel 3 estéril; Terminal Nacional Nivel 2 Estéril Área B (que comprende desde el eje 45 hasta el eje 64 en el ala oeste y desde el eje 80 hasta el eje 91 en el ala este, según base de datos catastrales de las áreas comerciales). Terminal Nacional Nivel 3 Público Área A (que comprende entre los ejes 65 hasta 68 con ejes G-J ala oeste fachada norte y desde ejes 80 hasta 83 con ejes G-J ala este, fachada norte, según base de datos catastrales de las áreas comerciales). Azoteas de terminales	0.93.
27.1.3.5	Terminal Internacional nivel 3 Público área B (que comprende desde el eje 8 hasta el eje 15 del ala oeste y desde el eje 23 hasta el eje 30 del ala este, según base de datos catastrales de las áreas comerciales) Azoteas	0,79
27.1.3.6	Terminal Internacional nivel 2 Público; Terminal Nacional Nivel 2 Público Terminal Nacional Nivel 3 Público Área B (que comprende entre los ejes 65 hasta 68 con ejes C-G ala oeste fachada norte y desde ejes 80 hasta 83 con ejes C-G ala este, fachada norte, según base de datos catastrales de las áreas comerciales) Área 3 B Carga Aérea. Área 6.1 Mantenimiento y Zona de Carga Azoteas	0.63
27.1.3.7	Terminal Internacional nivel 1 Público; Terminal Internacional nivel 1 Rampa; Terminal Nacional Nivel 1 Rampa; Terminal Nacional Nivel 3 Público Área C (que comprende entre los ejes 65 hasta 68 con ejes A-C ala oeste fachada sur y desde ejes 80 a 83 con ejes C-G ala este, fachada sur, según base de datos catastrales de las áreas comerciales); Terminal Auxiliar; Área Sur Oeste (8.3); Área Zona 10 (Incineradores y Catering); Área Zona 1 (Cabo Blanco); Área Armada; Área Sasa; Área 3.A Aduana Aérea; Área 5 Terminal de Carga; Área 9 Estacionamientos. Nivel 1 público terminal nacional	0,53
27.1.3.8	Área Zona 13 (Telecomunicaciones) Área 3C Mantenimiento Aeronáutico. Área 4. Vivero.	0,39

27.2	PARA LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DE AEROPUERTOS (BAER) S.A	
27.2.1	Por tipo de Uso (Por metro cuadrado)	
27.2.1.1	Stand. Kiosco, módulos de bienes y Servicios y Módulos de Autoservicios	1,49
27.2.1.2	Counter	1,18
27.2.1.3	Área en edificio para uso comercial	1,07
27.2.1.4	Local industrial. Galpón y Almacén	0,90
27.2.1.5	Hangares por metros cuadrados	0.75
27.2.1.6	Local comercial	0,73
27.2.1.7	Local oficina	0,62
27.2.1.8	Depósito	0.45
27.2.1.9	Estacionamiento interno y terreno	0.31
27.2.2	Por tipo de actividad (por metro cuadrado)	
27.2.2.1	Suministro de Combustible Avión, Suministro de Combustible Vehículos, Servicio de Transporte Terrestre, Estacionamiento, Servicios Especializados varios, Incinerador, Plastificadoras de equipaje, Suministro de alimentos a bordo de las aeronaves	1,49
27.2.2.2	Línea Aérea, Agencias de Viajes, Alquiler de Vehículo, Restaurantes, Almacenadoras, Tiendas y Revistas, Servicios Financieros, Centro de Comunicaciones, Salones VIP, Salones de Belleza y Masajes, Lustra Calzado y Equipos de telecomunicaciones y tecnología	1.07
27.2.3	Por Ubicación. (Por metro cuadrado)	
27.2.3.1	Terminal Internacional y terminal auxiliar	0,73
27.2.3.2	Área de Carga Aérea	0,59
27.2.3.3	Área de Mantenimiento y Zona de Carga	0,56
27.2.3.4	Terminal Nacional	0,53
27.2.3.5	Área Aduana Aérea, Área Terminal de Carga y Área de Estacionamiento	0,42
27.2.3.6	Área de Mantenimiento Aeronáutico	0,31
27.2.3.7	Azoteas	0.31
28	**TARIFA PARA PUBLICIDAD**	
28.1	PARA INSTITUTO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE MAIQUETÍA (IAIM)	
28.1.1	Por Tipo de Publicidad. (Por metro cuadrado)	
28.1.1.1	Audiovisual	18,49
28.1.1.2	Caja Rotatoria	5,56
28.1.1.3	Caja de luz, Vinil Autoadhesivo y Bastidor	2,42
28.1.1.4	Vallas	1,49
28.1.1.5	Publicidad Móvil. Material publicitario y promoción personalizada	0,76
28.1.2	Por Zona. (Por metro cuadrado)	

28.1.2.1	Terminal nacional Nivel 2 Público y Terminal nacional Nivel 3 Público	1,71
28.1.2.2	Terminal Internacional Nivel 3 Público y Terminal Internacional Nivel 4 Público	3,34
28.1.2.3	Terminal nacional Nivel 2 Estéril y Terminal Internacional Nivel 2 Público	2,92
28.1.2.4	Terminal Internacional Nivel 3 Estéril y Terminal Internacional Nivel 2 Estéril	2,61
28.1.2.6	Vialidad	2.22
28.1.2.5	Aviación General	3.18
28.2	PARA LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DE AEROPUERTOS (BAER), S.A.	
28.2.1	Por Tipo de Publicidad. (Por metro cuadrado)	
28.2.1.1	Audiovisual	18,49
28.2.1.2	Caja Rotatoria	5,56
28.2.1.3	Caja de luz, Vinil Autoadhesivo y Bastidor	2,42
28.2.1.4	Vallas	1,49
28.2.1.5	Publicidad Móvil Material Publicitario y promoción personalizada	0,76
28.2.2	Por Zona. (Por metro cuadrado)	
28.2.2.1	Terminal Internacional	
28.2.2.1.1	Nivel Público	6,52
28.2.2.1.2	Nivel Estéril	5,42
28.2.2.2	Terminal Nacional	
28.2.2.2.1	Nivel Público	6,46
28.2.2.2.2	Nivel Estéril	6,04
28.2.2.2.3	Vialidad	5,62
28.2.2.2.4	Aviación General	4,64
29	**PERMISO DE ACCESO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ASOCIADOS O AFILIADOS A LÍNEAS DE TAXI PARA LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DE AEROPUERTOS (BAER), S.A.**	
29.1	Acceso por Vehículo. Por mes	4,00
30	**ALQUILER DE SALONES (por hora o fracción de hora)**	
30.1	Salón Aponwao, Terminal Internacional Aeropuerto de Maiquetía	16,14
30.2	Salón Venezuela, Terminal Internacional Aeropuerto de Maiquetía	29,59
30.3	Salón de Usos Múltiples Edificio Sede del IAM	13.16
30.4	Auditorio Luis Cruz Felipe Iriarte Edif. Sede IAIM	36.98
30.5	Salones en aeropuerto administrados por la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuerto (BAER) S.A.	12.98
31	**REVISTA DEL AEROPUERTO**	
31.1	Reverso de portada por edición	132.18
31.2	Contraportada por edición	146.15

31.3	Reverso de contraportada por edición	127,55
31.4	Página completa por edición	119,58
31.5	Media página por edición	74,40
31.6	1/4 de página por edición	42,51
32	**HABILITACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DE AEROPUERTOS (BAER), S.A.**	
32.1	Habilitación de Aeropuertos por hora o fracción	56,67
33	**EMISIÓN DE CERTIFICADO PARA FACTIBILIDAD DE OPERACIÓN DE VUELO CON AERONAVE DE MATRÍCULA NACIONAL (Por programación de Vuelo)**	
33.1	Para Vuelos Internacionales	8,43
33.2	Para Vuelos Nacionales	4,22
34	**POR MEDIDAS DE SEGURIDAD AL PASAJERO EN AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DE AEROPUERTOS (BAER S.A.)**	
34.1	Medidas de Seguridad del Pasajero	2.19
35	**EMISIÓN DE CERTIFICADO BOMBERIL (válido por un año)**	
35.1	Emisión de certificado	10.00
36	**GASTOS ADMINISTRATIVOS A SOLICITUD DE LOS USUARIOS (AS)**	
36.1	Reimpresión de factura	4.00
36.2	Otros Documentos	2.00
37	**ALQUILER ESPACIOS COMPLEJO DEPORTIVO JESÚS MORA**	
37.1	PARA COMPETENCIAS	
37.1.1	Campo de Softbol (2 horas Diurnas)	282.49
37.1.2	Campo de Softbol (2 horas Nocturnas)	28.25
37.1.3	Cancha de Usos Múltiples. Cancha de Bolas Criollas (1 hora)	28.25
37.1.4	Cancha de Usos Múltiple. Cancha de Bolas criollas (2 horas) |	45.20
37.2	PARA ENTRETENIMIENTO	
37.2.1	Campo de Softbol (2 horas Diurnas)	141.24
37.2.2	Campo de Softbol (2 horas Nocturnas)	169.49
37.2.3	Cancha de usos Múltiples. Cancha de Bolas Criollas (1 hora)	16.95
37.2.4	Cancha de usos Múltiples. Cancha de Bolas Criollas (2 horas)	22.60
37.3	Churuata con parrillera (4 Horas).	101,69
37.4	Parrillera (4 Horas)	56,50

TARIFAS AEROPORTUARIAS ESTABLECIDAS EN PORCENTAJES SOBRE INGRESOS BRUTOS		
N°	**CONCEPTO DEL SERVICIO**	**%**
38	**CANON VARIABLE**	
38.1	PARA INSTITUTO AEROPUERTO INTERNACIONAL (IAIM)	

36.1.1	Tiendas, módulos y kioscos de mercancías secas, dulces, golosinas, centros de comunicaciones, salones de belleza, masajes y lustra calzado	4.00
38.1.2	Restaurantes de comida formal, heladería y bebida, agencias de viaje y servicios especializados aeroportuarios	5.00
38.1.3	Restaurantes de comida rápida y alquiler de vehículos	9.00
38.1.4	Salón VIP, plastificadoras, suministro de alimentos a bordo de las aeronaves y transporte, servicio especializado de asistencia en tierra, operador de base fija (FBO), organización de mantenimiento aeronáutico certificada (OMAC).	12.00
38.1.5	Publicidad y expendio de licores	15.00
38.1.6	Publicidad en la web o medios electrónicos, estacionamientos e incinerador (% en función de cual equipo de incineración es proporcionado por el aeropuerto)	25.00
38.2	PARA LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DE AEROPUERTOS (BAER), S.A.	
35.2.1	Tiendas de mercancías secas, dulces, golosinas, centros de comunicaciones, salones de belleza, masajes, lustra de calzado, máquinas dispensadoras y heladerías.	6.00
38.2.2	Restaurantes de comida formal	9.00
38.2.3	Servicios especializados aeroportuarios, servicios varios, comida rápida, alquiler de vehículos, Salón VIP, suministro de alimentos a bordo de las aeronaves, transporte, línea de taxis, plastificadoras, agencias de viajes, expendio de licores y hangares (almacenes, carga, FBO. Handling y OMAC) prestados por tercero, actividad deportiva aeronáutica	15.00
38.2.4	Publicidad	30.00
38.2.5	Publicidad en la web o medios electrónicos, estacionamientos e incinerador (% en función de cual equipo de incineración es proporcionado por el aeropuerto)	35.00

TARIFAS AEROPORTUARIAS EN DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA (USD)		
N°	**CONCEPTO DEL SERVICIO**	**USD**
1	**DERECHO DE ATERRIZAJE DE AERONAVES CON MATRÍCULA EXTRANJERA EN VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES. AVIACIÓN COMERCIAL.**	
1.1	Diurno (Por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	10,02
1.1.1	Mínimo Diurno (Por aeronave)	107,17
1.2	Nocturno (Por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave)	11,88

1.2.1	Mínimo Nocturno (Por aeronave)	133,83
2	**DERECHO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA AVIACIÓN COMERCIAL**	
2.1	Vuelo Internacional (Por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 120 minutos)	1.7
2.1.1	Mínimo en vuelo internacional (Por aeronave)	133,83
2.2	Vuelo Nacional (Por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 60 minutos).	
2.2.1	Mínimo en vuelo nacional. (Por aeronave)	133,83
2.3	Estacionamiento Aeronaves Desincorporadas (por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 60 minutos)	5.3
3	**DERECHO DE ESTACIONAMIENTO EN AVIACIÓN GENERAL DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
3.1	Vuelo Internacional. (Por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 120 minutos)	0.90
3.1.1	Mínimo de vuelo internacional (por aeronave)	133.83
3.2	Vuelo Nacional. (Por cada hora o fracción y por cada tonelada o fracción de tonelada del peso máximo de despegue de la aeronave, después de 60 minutos)	0.90
3.2.1	Mínimo de vuelo nacional (por aeronave)	133.83
4	**DERECHO DE USO DE PASARELA DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE DE PASAJEROS PROVENIENTES DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
4.1	Terminal Internacional (Por cada hora o fracción de hora)	100
4.2	Terminal nacional (Por cada hora o fracción de hora)	100
5	**RECOLECCIÓN DE DESECHOS SÓLIDOS DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
5.1	En vuelo nacional e internacional (peso máximo de despegue de la aeronave)	
5.1.1	Hasta 15.000 Kgs.	65.38
5.1.2	De 15.000 Kgs. a 60.000 Kgs.	72.01
5.1.3	De 60.000 Kgs. a 160.000 Kgs.	79.14
5.1.4	De 160.000 Kgs. a 280.000 Kgs.	86.95
5.1.5	Más de 280.000 Kgs.	95.96
5.1.6	Cargueros	65.38

6	**SERVICIO DE TRASLADO A LOS PASAJEROS DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
6.1	Por viaje realizado	55.7
7	**SERVICIO POR LIMPIEZA DE PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
7.1	Limpieza de puesto	1.782,99
8	**SERVICIO DE NEUTRALIZACIÓN DE COMBUSTIBLE DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
8.1	Primeros 45 minutos	219.95
8.2	Cada 30 minutos adicionales	110,05
9	**SERVICIO DE GUARDIA Y PREVENCIÓN DE COMBUSTIBLE DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
9.1	Primeros 45 minutos	411,18
9.2	Cada 30 minutos adicionales	205,50
10	**SERVICIO DE TRASBORDO DE PASAJEROS CON PATOLOGÍA PREVIA EN AMBULANCIA DESDE Y HACIA AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
10.1	Pasajero	59.27
11	**CARGA AÉREA DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA**	
11.1	Embarcada y Desembarcada por Kgs. de carga	0.14
12	**SERVICIOS DE AVIACIÓN GENERAL**	
12.1	Señaleros, Plataforma y Asistencia en Tierra de Aeronaves con Matrícula Extranjera en vuelos internacionales	
12.1.1	Hasta 9.000 Kgs.	166,27
11.1.2	De 9.001 Kgs. a 20.000 Kgs.	202,11
12.1.3	De 20.001 Kgs. en adelante	290,93
12.2	SERVICIO DE ELABORACIÓN DE PLAN DE VUELO PARA AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL Y EXTRANJERA EN VUELOS INTERNACIONALES	
12.2.1	Plan de vuelo	73,03
12.3	OTROS SERVICIOS A LAS AERONAVES DE MATRÍCULA NACIONAL Y EXTRANJERA EN VUELOS INTERNACIONALES	
12.3.1	Aspirado de aeronaves	105,47
12.3.2	Servicio de higiene y limpieza	105,47
12.3.3	Servicio de unidad de potencia eléctrica	158,98
12.3.4	Servicio de Remolque	162,36
12.3.5	Servicios de traslado de pasajeros desde y hacia las aeronaves	55,7

13	**HABILITACIÓN DE AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR LA EMPRESA DEL ESTADO BOLIVARIANA DE AEROPUERTOS (BAER), S.A.**	
13.1	Habilitación de Aeropuertos para Aeronaves de matrícula Extranjera (Por hora o fracción)	212.00
14	**TARIFA AEROPORTUARIA POR SALIDA DEL TERRITORIO**	
14.1	Pasajeros extranjeros no residentes en el país	30

Artículo 31: Se consideran aterrizajes diurnos los que se produzcan entre la salida y la puesta del sol (HLV) y aterrizajes nocturnos los que ocurran entre la puesta y la salida del sol (HLV).

Artículo 32: Los derechos de aterrizaje aquí establecidos tendrán un recargo equivalente al diez por ciento (10%), cuando la operación se efectue en aquellos aeropuertos que cuenten con sistemas de radar de áreas terminal.

Artículo 33: Los minutos de estacionamiento de aeronaves gratuito deben utilizarse consecutivamente, la porción no utilizada de este tiempo no puede aplicarse a operaciones posteriores.

Artículo 34. Las aeronaves cuyos explotadores tengan espacios utilizables como estacionamiento de aeronaves, conforme al respectivo contrato de concesión, están exentas de pagar el derecho de estacionamiento, siempre y cuando esas aeronaves permanezcan dentro de los límites de los mencionados espacios concedidos. Las aeronaves de terceros que estacionen en dichos espacios están obligados a pagar los derechos de estacionamiento establecidos en el numeral 3 de la tabla de tarifas aeroportuarias expresadas en unidades tributarias (UT), cuando la aeronave sea de matrícula nacional y en el numeral 2 de la tabla de tarifas aeroportuarias expresadas en Dólares de los Estados Unidos de América (USD), cuando la aeronave sea de matrícula extranjera.
Las aeronaves de terceros que por motivo de mantenimiento permanezcan ocasionalmente en espacios concesionados, destinados al mantenimiento de aeronaves, no están obligadas al pago de los derechos de estacionamiento previsto en la presente resolución, siempre y cuando los explotadores de dicho espacio concedido presenten cronograma de mantenimiento.

Artículo 35. Las aeronaves con matrícula nacional que realicen vuelos nacionales o internacionales que ocupen puestos de estacionamiento

servido por pasarela de embarque y desembarque de pasajeros pagarán los servicios según lo estipulado en los numerales 3 y 4 de la tabla de tarifas aeroportuarias expresadas en unidades tributarias (UT).

Artículo 36. Las aeronaves con matrícula extranjera que realicen vuelos nacionales o internacionales que ocupen puestos de estacionamiento servido por pasarela de embarque y desembarque de pasajeros pagarán los servicios según lo estipulado en los numerales 2 y 4 de la tabla de tarifas aeroportuarias expresadas en Dólares de los Estados Unidos de América (USD).

Artículo 37. A todos los efectos previstos en esta Resolución, en cuanto a los derechos que deban pagar los explotadores de aeronaves por uso de instalaciones y servicios aeroportuarios, se considera como vuelo internacional a toda operación que realicen las aeronaves, ya sean de matrícula nacional o extranjera desde o hacia el exterior del país, independientemente de las escalas que efectúen en aeropuertos venezolanos. Salvo que en alguna de las escalas realizadas se nacionalice la totalidad del pasaje, de la carga, del correo o cualquier combinación de los tres.
Todas las aeronaves con matrícula extranjera que realicen vuelos dentro del país, deberán ser consideradas para todos los efectos como internacionales.

Artículo 38. La asignación de puestos fijos de estacionamiento en plataforma del Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía indicado en el numeral 13 de Tarifas Aeroportuarias establecidas en Unidades Tributarias (U.T.), tendrá una vigencia de un año (01) año y la tarifa por puesto asignado será facturada, cobrada y pagada en forma mensual.

Artículo 39. Las aeronaves que permanezcan estacionadas inactivas, o se encuentren bajo procedimiento Administrativo de la Autoridad Aeronáutica, por un periodo de tiempo superior a treinta (30) días, se les efectuará la correspondiente facturación de los servicios aeroportuarios prestados y el cierre de la forma DOSA (instrumento emisor de factura), a partir de ese momento se comenzará a contar un nuevo período de servicios.
La Autoridad Aeroportuaria podrá movilizar o trasladar al sector de aeronaves desincorporadas toda aeronave que permanezca estacionada inactiva, desatendida, abandonada o se encuentre bajo

Procedimiento Administrativo o Judicial, por un periodo superior a noventa (90) días, sin la autorización ni consentimiento del propietario ni de quien detente la titularidad de la misma, previa notificación a las autoridades correspondientes; a tales efectos, se le aplicará la tarifa estipulada en el numeral 3.3 de la tabla de tarifas aeroportuarias expresadas en unidades tributarias (UT), cuando la aeronave sea de matrícula nacional y la tarifa del numeral 2.3 de la tabla de tarifas aeroportuarias expresadas en Dólares de los Estados Unidos de América (USD), cuando la aeronave sea de matrícula extranjera.

Artículo 40. Los explotadores de aeronaves, o cualquier otra persona debidamente autorizada, están obligadas a suministrar a las autoridades de los aeropuertos administrados por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía y la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos, (BAER), S.A., toda la información que le sea requerida respecto a las operaciones que realizan las aeronaves bajo responsabilidad de aquellos, para que dicho organismo pueda ejercer el control sobre la liquidación de los derechos establecidos en esta resolución.

Artículo 41. Las Tarifas Aeroportuarias por concepto de las operaciones referidas en las infraestructuras aeroportuarias administradas por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía y las correspondientes a los aeropuertos administrados por la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos, (BAER), S.A., y contenidas en la presente Resolución, que efectúen las aeronaves de matrícula extranjera, serán facturadas, cobradas y pagadas en Dólares de los Estados Unidos de América (USD), de acuerdo con lo establecido en la presente Resolución y de conformidad con la normativa vigente en materia cambiaria.
Igualmente la Autoridad Aeronáutica, exigirá el pago en Dólares de los Estados Unidos de América (USD) de las tarifas aeroportuarias aquí previstas, para las aeronaves de matrícula extranjera (aviación general). Constituye un requisito indispensable la consignación del permiso de concedido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Artículo 42. Las aeronaves con matrículas extranjeras que sean arrendadas por empresas nacionales dedicadas al transporte de pasajeros, para el pago de las tarifas aeroportuarias establecidas en unidades tributarias, deberán presentar el permiso de incorporación de aeronaves por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, caso

contrario su pago deberá realizarse en conformidad con el artículo 41 de la presente Resolución.
Quedan excluidas de este beneficio, las empresas dedicadas al transporte de carga, correo y aviación general en cualquier modalidad o en combinación que incorporen a sus especificaciones operacionales aeronaves con matrícula extranjera que sean arrendadas.

Artículo 43. Los Aeródromos administrados por la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos, (BAER), S.A., a los efectos de la aplicación de las tarifas de comercialización se encuentran clasificados en:
1. Aeropuertos Internacionales.
2. Aeropuertos Nacionales.

Artículo 44. La tarifa de comercialización estará representada por la suma de las tarifas por uso, tipo de actividad, ubicación por metro cuadrado; la tarifa de publicidad estará representada por la suma de las tarifas por zona y por tipo de publicidad por metro cuadrado. En los estacionamientos de uso público administrados por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, sólo se aplicará la tarifa por uso y por Ubicación por metro cuadrado. Adicionalmente se aplicará el factor de incidencia de acuerdo a la clasificación mencionada en el artículo anterior para determinar el canon fijo mensual.
De igual manera en caso de hangares en los aeropuertos administrados por la Empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A. se le aplicará solo la tarifa por uso.
Las tarifas de comercialización y publicidad tendrán un recargo sobre el canon de concesión, del quince por ciento (15%) en el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía, que representa una cuota parte por la prestación de servicios básicos a las áreas otorgadas en concesión comercial y del veinticinco por ciento (25%) por uso de áreas comunes, en los aeropuertos administrados por la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER) S.A.

Artículo 45. Quedan exceptuados del pago de las Tarifas Aeroportuarias previstas en la presente Resolución:
a. Los pasajeros en tránsito que hagan escala en los aeropuertos administrados por el Instituto Aeropuerto Internacional de Maiquetía y la empresa del Estado Bolivariana de Aeropuertos (BAER), S.A., y los pasajeros menores de dos (2) años de edad.
b. Las aeronaves militares venezolanas.

c. Las aeronaves de Estado venezolanas, a tenor de lo contemplado en la normativa aeronáutica vigente.
d. Las aeronaves utilizadas en misiones de búsqueda y salvamento o aquéllas que cumplan con una actividad relacionada con emergencia nacional.
e. Las aeronaves dedicadas a la ayuda humanitaria y las dedicadas a misiones bolivarianas.
f. Las aeronaves venezolanas dedicadas al adiestramiento, con matrícula "E".
g. Las aeronaves venezolanas dedicadas a labores agrícolas, con matrícula "A".
h. Las aeronaves con matrícula extranjera que transportan a los jefes de aquellos Estados o Gobiernos con los cuales exista reciprocidad real y efectiva.
i. Las aeronaves militares extranjeras no dedicadas al transporte aéreo remunerado y perteneciente a Estados, con los cuales exista reciprocidad real y efectiva.

Igualmente, quedan exceptuadas del pago del Derecho de Aterrizaje las aeronaves en vuelo de retorno por emergencia debidamente declarada a los Servicios de la Navegación Aérea.

Artículo 46. En el caso de los contratos cuyo término fijo o prórroga culmine dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución, la misma se aplicará vencido como lo esté el plazo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la fecha de su culminación.

Artículo 47. Los servicios aeroportuarios que sean prestados a la Aviación General en los días considerados de alta movilización, tendrán un recargo del cuarenta y cinco por ciento (45%).

Se consideran días de alta movilización los siguientes:

a) Los domingos;
b) Desde el viernes previo a lunes y martes de Carnaval, ambos días inclusive, hasta el domingo siguiente;
c) Desde el día viernes previo a jueves y viernes santo, ambos días inclusive, hasta el día domingo siguiente;
d) Desde el 15 de julio hasta el 15 de septiembre, ambas fechas inclusive;
e) Desde el 15 de diciembre hasta el 07 de enero, ambas fechas inclusive.

Artículo 48. Se deroga: la Resolución N° 011, de fecha 17 de marzo de 2015, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.624 de fecha 19 de marzo de 2015, la Resolución N° 037 de fecha 24 de marzo de 1997 publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana N° 36.174 de fecha 31 de marzo 1997, la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-502-14 de fecha 16 de diciembre de 2014, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 40.594 de fecha 3 de febrero de 2015 y la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-154-09 de fecha 26 de mayo de 2009, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.189 de fecha 29 de mayo de 2009.

Artículo 49. La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

LUIS ALFREDO SAUCE NAVARRO
Ministro del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas
Decreto N° 2.181 de fecha 06/01/2016

Publicado en la Gaceta Oficial N° 40.822 de la República Bolivariana de Venezuela

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL (INAC)

❖ **Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDA-398-16, mediante la cual se dictan las Condiciones Generales del Transporte Aéreo.** *Gaceta Oficial Nº 6.228 Extraordinario del 18-05-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA
TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA Nº PRE-CJU-GDA-398-16
CARACAS, 13 DE ABRIL DE 2016
205°, 157° y 17°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009 y en concordancia con la atribución conferida en el numeral 13 del artículo 7 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

POR CUANTO

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, como máximo ente veedor y fiscalizador de la actividad aeronáutica civil en el país le compete dictar las Condiciones Generales del Transporte Aéreo, atendiendo a las particularidades del tipo de operación a las cuales deberán sujetarse los transportistas o explotadores aéreos del Servicio Público de Transporte aéreo, de Pasajeros, Carga y Correo, Separadamente o en Combinación y al mismo tiempo, consagrar el régimen de indemnización aplicable para los casos de demoras, denegación injustificada de embarque, sobreventa de boletos, pérdida o avería del equipaje, destrucción o demora del mismo.

POR CUANTO

El Estado Venezolano garantiza el desarrollo de aviación comercial conforme a los postulados contenidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y se compromete efectivamente a salvaguardar los derechos inherentes al pasajero.

Dicto,

Las siguientes,

CONDICIONES GENERALES DEL TRANSPORTE AÉREO

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

OBJETO

Artículo 1. La presente Providencia Administrativa establece las Condiciones Generales del Transporte Aéreo, relacionadas con la compensación y asistencia a los pasajeros en caso de denegación injustificada de embarque, cancelación o demora de los vuelos en y desde aeropuertos ubicados en la República Bolivariana de Venezuela, efectuados por los transportistas o explotadores aéreos del Servicio Público de Transporte aéreo, de Pasajeros, Carga y Correo, Separadamente o en Combinación, regular y no regular, nacionales o extranjeros; y todo lo concerniente a las responsabilidades e indemnizaciones en las cuales incurren tales explotadores, por los daños causados en caso de destrucción, demora, pérdida o avería del equipaje de los pasajeros.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2. Las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo serán aplicables al transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros y equipaje, realizado por los trasportistas o explotadores aéreos del Servicio Público de Transporte aéreo, de Pasajeros, Carga y Correo, Separadamente o en Combinación, regular y no regular, nacionales o extranjeros, de acuerdo a las siguientes premisas:

a) A los pasajeros y su equipaje que embarquen en un aeropuerto dentro del territorio nacional o situado fuera del mismo y con destino a éste, salvo que disfruten de beneficios de compensación y de asistencia más favorables, de acuerdo a las condiciones generales del transporte del país de embarque.

b) A los pasajeros y su equipaje que hayan sido objeto de trasbordo a otro vuelo por parte de un transportista o explotador aéreo, con independencia de los motivos que hayan dado lugar al mismo.
c) A los pasajeros y su equipaje que posean boletos aéreos emitidos por un transportista o explotador aéreo dentro de programas para usuarios frecuentes u otros programas comerciales similares.
d) A los pasajeros y su equipaje que sean transportados por un transportista o explotador aéreo, encargado de efectuar un vuelo por cuenta de otro transportista o explotador aéreo o a quien le haya sido consignado el equipaje por un pasajero.
e) Al transporte gratuito efectuado por un transportista o explotador aéreo.
f) Al transporte efectuado por varios transportistas o explotadores aéreos, en vuelos de conexión o vuelos de sucesión.
g) A los pasajeros y su equipaje que sean transportados por un transportista de hecho, distinto al transportista aéreo de derecho, en cuyo caso, las acciones y omisiones del transportista aéreo de hecho y de sus dependientes e intermediarios se considerarán, como acciones y omisiones del transportista aéreo de derecho.
h) En vuelos no regulares, se determinará el incumplimiento del contrato en base a la fecha y hora de salida y condiciones establecidas en el boleto aéreo o el pase de abordar entregado al momento de registro.

DEFINICIONES

Artículo 3. Para todos los efectos del cumplimiento de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, se establecen las siguientes definiciones:

Acto de Interferencia Ilícita: Aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la Aviación Civil y del transporte aéreo, a saber:

a) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de aeronave;
b) La destrucción de una aeronave en servicio o causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituyan un peligro para la seguridad de la aeronave;
c) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el

vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

d) Destruir o dañar las instalaciones, servicios de la navegación aérea, perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;

e) La comunicación a sabiendas de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;

f) El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma:

   1) Ejecutar un acto de violencia contra una o más personas en un aeródromo que preste servicio a la Aviación Civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte;
   2) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la Aviación Civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad de aeródromo.
   3) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo;
   4) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
   5) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos;
   6) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica.

Admisión de Equipaje: Acción del transportista o explotador aéreo, que consiste en aceptar el equipaje consignado por el pasajero al momento en que este último se registre.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto: Todo Aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo. Todo aeródromo que a juicio de las autoridades competentes del Estado, posee instalaciones suficientes para ser consideradas de importancia en la Aviación Civil.

Agencia de Viaje: Son aquellos agentes que se dedican a la realización de arreglos para viajes, venta de servicios y boletos, con carácter de

intermediaria entre el prestador de los servicios y el usuario, para fines turísticos, comerciales, o de cualquier índole.

Boleto Aéreo: Todo documento válido, individual o colectivo, o su equivalente en forma impresa o no, incluida la electrónica, expedido o autorizado por el transportista o explotador aéreo, en el cual conste que una persona tiene un contrato con el transportista o explotador aéreo, y que el transportista o explotador aéreo se compromete a trasladar al pasajero y su equipaje, en una aeronave.

Boleto en Conexión: Es un boleto aéreo emitido a una persona, en conexión con otro boleto aéreo, los que constituyen en conjunto un solo contrato de transporte aéreo a efectuarse por un solo o varios transportistas o explotadores aéreos.

El transportista, explotador aéreo o intermediario velará porque la reserva o boleto aéreo cumpla con los lapsos de tiempo mínimo de dos (02) horas en vuelos nacionales, y tres (03) en vuelos internacionales, entre cada vuelo.

Boletos en Sucesión: Boletos aéreo emitidos a una persona con diferentes transportistas o explotadores aéreos, los cuales constituyen dos o más contratos de transporte, quienes serán responsables por el tramo de ruta que se hayan efectuado, salvo que uno de ellos haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

El pasajero verificará que su reserva o boleto aéreo cumple con los lapsos de tiempo mínimo de dos (02) horas en vuelos nacionales, y tres (03) horas en vuelos internacionales, entre cada vuelo.

Caso Fortuito o de Fuerza Mayor: Suceso que pone en riesgo la seguridad del vuelo, en cualquiera de sus fases, así como la integridad de los pasajeros y el equipaje, que no puede atribuírsele al transportista o explotador aéreo y por consiguiente lo exime del cumplimiento de las compensaciones establecidas en esta norma.

Cierre de Chequeo de Vuelo: Cese del registro de pasajeros en el aérea de mostrador, para un vuelo determinado, por parte del transportista o explotador aéreo. No podrá ser mayor a una (01) hora para vuelos nacionales y dos (02) horas para vuelos internacionales, antes de la hora de salida expresada en el contrato de transporte.

Compensación: Resarcimiento del daño o perjuicio que se ha causado al pasajero, esta debe servir para reparar el detrimento causado por el transportista o explotador aéreo.

Consignación de Equipaje: Acción de pasajero por la cual entrega al transportista o explotador aéreo su equipaje.

Demora de Vuelo (Derecho de Asistencia al Pasajero): Situación en la cual la salida de un vuelo excede en veinte (20) minutos la hora impresa en el boleto aéreo y aprobada por la Autoridad Aeronáutica, momento en el cual comienza a operar el derecho de asistencia al pasajero contenido en estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

Demora de Vuelo (Sanciones al Transportista o Explotador Aéreo): Situación en la cual el transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo incumple con el horario programado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica con una demora imputable a este mayor a una (1) hora, lo cual dará lugar a las sanciones establecidas en el Ordenamiento Jurídico vigente.

Denegación de Embarque:

a) Injustificada: Es la negativa del transportista o explotador aéreo a transportar pasajeros en un vuelo, pesa a haberse presentado para el chequeo en los tiempos para ello, o al embarque con boleto confirmado, cumpliendo las condiciones establecidas en el contrato de transporte.

b) Justificada: Es la negativa del transportista o explotador aéreo a transportar pasajeros en un vuelo, cuando por razones de salud, seguridad, por no presentar los documentos de viaje adecuados o por la presentación tardía de la persona en el proceso de chequeo.

Denuncia o Reclamo: son mecanismos o herramientas que se le proporcionan al pasajero para que formule sus inconformidades en cuanto a la prestación del servicio público realizado por el transportista o explotador aéreo.

Derechos Especiales de Giro (DEG): Unidad de medida de tipo monetaria utilizada, en el régimen de la responsabilidad en la Aviación Internacional, basado en una cesta de monedas integrada por el dólar estadounidense, el euro, la libra esterlina y el yen japonés, el cual será establecido por el Banco Central de Venezuela (BCV) de conformidad a la información suministrada por el Fondo Monetario Internacional (FMI). El transportista o explotador aéreo deberá constatar con el pasajero el Valor del Derecho Especial de Giro (VDEG) para el momento en que se haga efectiva la indemnización que corresponde. La fórmula para calcular las indemnizaciones correspondientes a los pasajeros por perdida, avería, o destrucción o retraso en la entrega del equipaje será la de multiplicar el DEG por el VDEG por la cantidad de días (DEG x VDEG x Días).

Destino Final: El destino que figura en el boleto aéreo presentado en el mostrador de registro. En cada uno de los casos de vuelos en sucesión, o en caso de vuelos de conexión, el destino que figure en el cupón correspondiente al último vuelo.

Embarque: Acto de subir a bordo de una aeronave con el objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

Equipaje: Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, conformado por maletas, bolsos, bultos, valijas y demás contenedores que sirvan para mantener en resguardo estos artículos, y que se transportan en las aeronaves mediante acuerdo con cada transportista o explotador aéreo.

Equipaje Averiado o Defectuoso: Equipaje al que se le ha causado un daño y se verifique el perjuicio causado a este, en virtud de una acción u omisión del transportista o explotador aéreo, sus intermediarios o dependientes.

Equipaje Destruido: Equipaje al que se le ha causado un daño irreparable, en virtud de una acción u omisión del transportista o explotador aéreo, sus intermediarios o dependientes.

Equipaje Demorado: Equipaje que no fue entregado por el transportista o explotador aéreo al pasajero a su llegada a destino o puntos de continuación del viaje.

Equipaje Extraviado: Equipaje que fue involuntaria o inadvertidamente separado del pasajero por alguna circunstancia propia del transportista o explotador aéreo, y que no ha sido entregado al pasajero dentro del plazo de catorce (14) días continuos para vuelos nacionales y veintiún (21) días continuos para vuelos internacionales, a la fecha en que debería haber llegado originalmente.

Equipaje Facturado: Equipaje que el transportista o explotador aéreo recibe para su custodia y que debe transportar en la ruta establecida en el contrato de transporte conjuntamente con el pasajero. El transporte de este equipaje dentro del peso permitido, va incluido en el precio del boleto.

Equipaje Facturado con Declaración Expresa de Valor: Equipaje que contenga efectos que por su valor material o intrínseco hayan sido despachados por el pasajero mediante una declaración especial de interés en la entrega y acreditando el pago de un porcentaje del valor declarado. Dicho servicio ha de ser notificado y ofrecido al pasajero al momento de adquirir el boleto.

Equipaje Hurtado: Equipaje al que le sustrajeron objetos en contra de la voluntad de su propietario, sin que concurran las circunstancias que caracterizan el delito de robo.

Equipaje de Mano: Equipaje del pasajero que no ha sido registrado, cuyo contenido no esté prohibido para su transporte dentro de la cabina y sea aceptado por el personal del transportista o explotador aéreo.

Estudiante: Toda persona que cursa estudios en institución o centro educativo, hasta el nivel de educación media inclusive, de conformidad con lo establecido en la normativa que regule la materia y que demuestre fehacientemente a través de documento su condición de estudiante.

Exceso de Equipaje: Equipaje facturado que sobrepasa el peso total permitido de acuerdo a lo establecido por el transportista o explotador aéreo.

Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo: Persona jurídica titular de un Certificado de Explotador de Servicio Público de Transporte Aéreo de conformidad con las especificaciones operacionales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica Nacional y sus capacidades técnicas, económicas y legales.

Explotador de Aeródromo o Aeropuerto: Toda persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado para explotar un aeródromo debidamente otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

Fase de Rodaje: Momento en que la aeronave inicia movimiento por sus propios medios para recorrer la pista de rodaje (carreteo o taxeo), para posicionarse en la pista de despegue.

Hora de Salida: Hora expresada en el contrato de transporte y convenido con el pasajero, refiriéndose este al momento en que la aeronave debe iniciar la fase de rodaje para su despegue.

Indemnización: Compensación que un pasajero puede exigir ante un transportista o explotador aéreo, con el que mantenga una relación contractual, por un daño que este le haya ocasionado, en virtud de un incumplimiento de las condiciones estipuladas en el contrato de transporte aéreo.

Inicio de Viaje: Momento en el cual un pasajero recibe su pase de abordar por parte de los representantes del transportista o explotador aéreo; en el caso de vuelos internacionales, es el punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuanta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en vuelo directo o

en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito del aeropuerto en cuestión.

Intermediario: Son aquellas personas jurídicas que se dedican a la realización de arreglos para viajes y venta de servicios con carácter de intermediario entre el prestador de los servicios y el usuario, para fines turísticos o comerciales.

Itinerario: Conjunto ordenado de los vuelos de un transportista o explotador aéreo, operados con regularidad por este.

Mostrador de Registro de Pasajero: Espacio físico asignado al transportista o explotador aéreo en el área Terminal del Aeropuerto, que tiene por objeto atender a los pasajeros para el cumplimiento previo del procedimiento de embarque.

Pasajero: Toda persona titular de un Boleto Aéreo, transportada o que debe ser transportada por vía aérea.

Pasajero en Tránsito: Toda persona que arriba a un aeropuerto en un vuelo internacional, para continuar su viaje en otro vuelo de conexión internacional, sin necesidad de salir del área estéril.

Pasajero Perturbador: Toda persona que no cumpla con las normas de conducta en un aeropuerto, a bordo de una aeronave, o que no respete las instrucciones del personal del aeropuerto o de los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturbe el orden y la disciplina.

Pasajero Insubordinado: Toda persona que comete a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

a) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes, las personas o de sí mismo.
b) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones.
c) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.
d) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de la nave; y

e) Desobediencia de órdenes o instrucciones legitimas impartidas por la tripulación con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

Pase de Abordar: Documento válido individual e intransferible emitido por el transportista o explotador aéreo luego de haberse finalizado el proceso de Chequeo, el cual le permite al pasajero ingresar al área de tránsito del aeródromo o aeropuerto.

Persona con Discapacidad: Son todas aquellas personas que por causas congénitas o adquiridas presenten alguna disfunción o ausencia de sus capacidades en orden físico, mental, intelectual, sensorial o combinaciones de ellas; de carácter temporal, permanente o intermitente, que al interactuar con diversas barreras le impliquen desventajas que dificultan o impidan su participación, inclusión e integración a la vida familiar y social, así como el ejercicio pleno de sus derechos humanos en igualdad de condiciones con los demás.

Los beneficios previstos por razones de discapacidad en las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, requieren para su otorgamiento, la consignación correspondiente del certificado de persona con discapacidad, expedido por la Autoridad competente.

Paquete Todo Incluido: A los efectos de esta norma se entiende por paquete todo incluido, el producto ofrecido por el transportista, explotador aéreo o intermediario, incluyendo además de los boletos para el transporte aéreo, porción terrestre, es decir, alojamiento, alimentación, transporte aeropuerto – hotel – aeropuerto, vistas guiadas, entre otros servicios.

Reembolso: Reintegro del valor pagado por una persona para la adquisición del boleto aéreo.

Refrigerio: Alimento corto de calidad y valor nutricional, que se toma para reponer las fuerzas y comprende, un alimento sólido, frío o caliente con contenido de carbohidrato y proteína.

Reservación: Es la acción aceptada y registrada por medio físico o electrónico por un transportista, explotador aéreo o intermediario, a través del cual se le garantiza la emisión del boleto aéreo a una persona durante un lapso establecido por el transportista, el cual no será menor a un (1) día hábil.

Sobreventa de Boletos (OVERBOOKING): Situación que se produce cuando el transportista o explotador aéreo reserva y confirma, consciente y deliberadamente más asientos de los que tiene disponible en la aeronave que realiza el transporte, como consecuencia de ello

le es denegado el embarque en el vuelo contratado a un pasajero que ha cumplido con todas sus obligaciones.
Esta práctica implica un deliberado incumplimiento del transportista o explotador aéreo con el contrato de transporte, por lo que está obligado a responder por las consecuencias dañosas inmediatas y mediatas que generó al pasajero, razón por la cual se aplicarán los derechos y deberes contenidos en las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, respecto de la denegación de embarque injustificada.

Talón de Equipaje: Documento emitido por el transportista o explotador aéreo, a efectos de identificar el equipaje y hacer constar la admisión del equipaje consignado por el pasajero al momento de su embarque. Este documento consta de un comprobante que se adjunta al equipaje facturado y de un recibo que es entregado al pasajero.

Transportista Aéreo: Toda empresa de transporte aéreo autorizada por la Autoridad Aeronáutica nacional para efectuar el Servicio Público de Transporte Aéreo de Pasajeros, Caga y Correo separadamente o en combinación, el cual podrá ser:

a) **Transportista Aéreo de Derecho:** El que celebra el contrato de transporte aéreo con el pasajero, al emitir un boleto aéreo en nombre de este.
b) **Transportista Aéreo de Hecho:** Es todo transportista aéreo que lleva a cabo o pretende llevar a cabo un vuelo conforme a un contrato en nombre de otro transportista aéreo (transportista aéreo de derecho), en virtud de una autorización dada por este y que tenga un contrato con dicho pasajero.

Transporte Alternativo: Derecho que implica un transporte terrestre o acuático en condiciones de transporte comparables, que el transportista o explotador aéreo ofrecerá lo más rápido posible a los pasajeros para la conducción hasta el lugar de destino siguiente, a fin de que puedan continuar el viaje, o hasta el destino final en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia que convenga y acepte el pasajero.

Viaje Combinado: La combinación previa, por parte del transportista o explotador aéreo, de por lo menos dos (02) de los siguientes elementos, vendida u ofrecida a la venta con arreglo a un precio global, cuando dicha prestación sobrepase las veinticuatro (24) horas o incluya una noche de pernocta:

a) Transporte.
b) Alojamiento.

c) Otros servicios turísticos no accesorios del transporte o del alojamiento y que constituyan una parte significativa del viaje combinado.

Vuelo Cancelado: Consiste en la no ejecución de un vuelo programado en el que, al menos un (01) pasajero había reservado o adquirido un boleto aéreo y se haya presentado oportunamente ante el mostrador de registro de pasajero con la documentación requerida para el embarque.

Así mismo, se considera que el vuelo fue cancelado, cuando la salida de un vuelo, se demora en seis (06) horas para vuelos nacionales y doce (12) horas para vuelos internacionales, de la hora aprobada por la Autoridad Aeronáutica y establecida en el contrato de transporte aéreo.

Vuelos en Conexión: Continuación de un viaje en puntos de ruta,a bordo de la misma aeronave o de una aeronave distinta a cargo de uno o varios transportistas o explotadores aéreos, para el cual se emite un solo boleto aéreo que constituye un solo contrato de transporte aéreo y por tanto se considera una sola operación.

En estos vuelos el transportista aéreo de derecho y el transportista aéreo de hecho serán solidariamente responsables por los daños ocasionados al pasajero y su equipaje.

Las reservas o boletos adquiridos por sistema para tales vuelos se deben realizar con un lapso de tiempo mínimo de dos (02) horas en vuelos nacionales, y tres (03) en vuelos internacionales, entre cada vuelo.

Vuelos en Sucesión: Es la continuación de un viaje en puntos de la ruta, a bordo de la misma aeronave o de una aeronave distinta a cargo de varios transportistas o explotadores aéreos para los cuales se emiten dos o más boletos aéreos que constituyen varios contratos de transporte aéreo, por lo tanto se consideran operaciones independientes. En estos vuelos los transportistas o explotadores aéreos serán responsables por el tramo de ruta que hayan efectuado, salvo que uno de ellos haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Las reservas o boleto aéreo adquirido por sistema para tales vuelos se deben realizar con un lapso de tiempo mínimo de dos (02) horas en vuelos nacionales, y tres (03) en vuelos internacionales, entre cada vuelo.

Vuelo Incidental: Comprende todo servicio proporcionado por el transportador en razón de contingencias imprevistas o de fuerza mayor, que produzcan el encaminamiento del pasajero, el cambio de ruta u

horario o cualquier otra circunstancia cuyo cargo deba asumir el transportador.

Vuelo Regular: Es aquel que está sujeto a itinerario, horario y frecuencias debidamente autorizadas por la Autoridad Aeronáutica.

Vuelo No Regular: Es aquel que no está programado en las frecuencias de cumplimiento y explotación del servicio de forma regular, estos vuelos tienen carácter comercial y deben ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO I
DERECHOS Y DEBERES

PERÍODO PARA EL CHEQUEO

Artículo 4. La persona que haya efectuado su reserva o adquirido previamente un boleto aéreo, deberá presentarse en el mostrador de registro de pasajeros del transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo, a los fines de chequear su boleto, previo a la hora de salida establecida en el contrato de transporte, por lo menos con dos (02) horas de anticipación en los vuelos nacionales, y tres (03) horas de anticipación en los vuelos internacionales.

CONDUCTA DEL PASAJERO

Artículo 5. En todo momento el pasajero deberá tener un trato respetuoso con el transportista o explotador aéreo, sus representantes o empleados. La alteración del orden público por parte del pasajero, podrá ocasionar la denegación de embarque justificada y el pago de penalidades y diferencias de precio por reprogramación de su vuelo. Además acarreará la activación de procedimientos de seguridad, incluyendo las consecuencias civiles, penales y administrativas que correspondan.

CONDUCTA DEL TRANSPORTISTA O EXPLOTADOR AÉREO

Artículo 6. Durante todo momento el pasajero deberá ser tratado por el transportista o explotador aéreo, sus representantes o sus dependientes, con dignidad y respeto, el pasajero afectado podrá formular la denuncia pertinente ante la Autoridad Aeronáutica, o recurrir a las instancias civiles o penales que considere necesarias.

El incumplimiento de esta disposición por parte del transportista, explotador aéreo, sus representantes o sus dependientes, traerá como consecuencia la apertura del procedimiento administrativo que corresponda por parte de la Autoridad Aeronáutica y de evidenciarse

la falta, se impondrán las sanciones de conformidad con lo establecido en la normativa aeronáutica.

CONDUCTA ANTE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

Artículo 7. Durante todo momento el pasajero, el transportista o explotador aéreo, sus representantes o empleados deben tratar con dignidad y respeto a todo funcionario de la Autoridad Aeronáutica en el cumplimiento de sus funciones. De evidenciarse la falta por parte del transportista o explotador aéreo, se aplicarán las sanciones correspondientes, de conformidad con lo establecido en la normativa aeronáutica, y en el caso de demostrarse la falta por parte del pasajero, esta acarreará la activación de procedimientos de seguridad, incluyendo las consecuencias civiles, penales y administrativas que correspondan.

ACTOS DE DISCRIMINACIÓN

Artículo 8. Toda persona tiene derecho a la protección y al respeto de su honor, moral, reputación y protección de sus datos, por lo que el transportista, explotador aéreo o intermediario no realizará ningún acto discriminatorio que afecte la dignidad de la persona humana, la pluriculturalidad, multietnicidad, interculturalidad y plurilingüismo, así como protegerá la información y datos personales suministrada por los pasajeros, los cuales solo podrán ser usados para formalizar la reserva o para hacer posible la ejecución del contrato de transporte y demás servicios complementarios.

EXTRAVÍO DEL BOLETO AÉREO

Artículo 9. El extravío del boleto aéreo, del pase de abordar o alguna porción de los mismos, no impedirá el ejercicio del derecho que tiene el pasajero al transporte aéreo o al reembolso en los casos previstos en las presentes condiciones generales de transporte aéreo.

COMPENSACIÓN AL PASAJERO

Artículo 10. Los derechos de compensación, reembolso, transporte alternativo, asistencia e información especificados en las presentes condiciones generales de transporte aéreo deberán ser proporcionados por el transportista o explotador aéreo responsable en los puntos de conexión o continuación especificados en el boleto aéreo, incluyendo el electrónico, o con reservación confirmada en los mismos, cuando se pierda algún vuelo de conexión o sucesivo, por causas imputables al transportista o explotador aéreo. De igual

manera, el transportista o explotador aéreo responsable, asumirá cualquier penalidad y diferencia de precio que deban enfrentar los pasajeros ante terceros.

MATERIAL INFORMATIVO

Artículo 11. El transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo velará porque se exponga de forma clara y visible en el mostrador de registro de pasajeros y en otras área de acceso al usuario, un anuncio titulado: "Derechos del Pasajero" y en los términos que seguidamente se señalan: "En caso de Denegación Injustificada de Embarque, Cancelación o Demora de Vuelo superior a dos (02) horas, solicite en el Mostrador de Registro de Pasajeros o en la Sala de Espera del Transportista o Explotador Aéreo encargado de efectuar el vuelo, la cartilla en la que figuran sus derechos, especialmente en materia de compensación y asistencia", el mismo deberá exhibirse en habladores o exhibidores (letra Arial, tamaño 30, texto justificado), de igual forma se proporcionará al pasajero por escrito el cuadro 1.1 que figura en el Artículo 23 de las presentes condiciones generales de transporte aéreo y los datos de contacto que la Autoridad Aeronáutica le proporcione al transportista o explotador aéreo.

VERIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN DEL PASAJERO

Artículo 12. En el transporte aéreo internacional, el transportista o explotador aéreo deberá, previo al chequeo, verificar que el pasajero posea la documentación necesaria para salir del país, desembarcar en los puntos intermedios y en el punto de destino final, a fin de verificar que el pasajero cumpla con todas las regulaciones, disposiciones y requisitos de viaje de los países desde y hacia los cuales se transportará, así como con las regulaciones del transportista o explotador aéreo.

La responsabilidad de la verificación de la documentación adecuada aplica para los tramos nacionales, cuando el servicio es efectuado por el mismo transportista o explotador aéreo. Se incluyen los vuelos nacionales a destinos con requerimientos especiales.

En caso de error u omisión en la aplicación de estas disposiciones, el transportista o explotador aéreo es responsable de cumplir con todos los requisitos establecidos por los órganos administrativos competentes, de igual manera será sancionado de conformidad con lo establecido en la normativa aeronáutica.

TARIFAS ESPECIALES Y DESCUENTOS EN VUELOS NACIONALES

Artículo 13. Los pasajeros que no hayan cumplido la edad de tres (3) años, quedan exentos de pagar el valor del boleto para viajar en vuelos nacionales, siempre y cuando viajen con sus padres o responsables en brazos y sin ocupar un asiento.

Los pasajeros con edades comprendidas entre los tres (3) años y hasta los doce (12) años inclusive, las personas con edades igual o mayor de sesenta (60) años y las personas con discapacidad o necesidades especiales gozarán del cincuenta por ciento (50%) de descuento en el valor del boleto; y, los estudiantes hasta el nivel de educación media inclusive, gozarán del veinticinco por ciento (25%) de descuento en el valor del boleto. Este beneficio no será acumulativo cuando los supuestos de concurrencia se identifiquen en el pasajero.

Al momento de gestionar la reservación o compra de un boleto aéreo nacional, los pasajeros deberán informar y demostrar al transportista, explotador aéreo o intermediario su condición, a fin de gozar de la exención y descuentos a que hace referencia este artículo. Las personas con discapacidad o necesidades especiales deberán presentar el correspondiente Certificado de Persona con Discapacidad expedido por la Autoridad competente; los representantes de niños y niñas menores de tres (3) años deberán presentar la partida de nacimiento y los estudiantes deberán exhibir una constancia de estudios, en original especificando los datos de identificación del estudiante, el año que cursa y los datos de la institución educativa, el referido documento deberá ser expedido por lo menos un mes antes a la fecha en que se realice la compra del boleto.

CALIDAD DEL SERVICIO DEL TRANSPORTISTA O EXPLOTADOR AÉREO

Artículo 14. El transportista o explotador aéreo tiene la obligación de disponer en cada uno de los aeropuertos en los que opera, de los recursos técnicos, humanos y logísticos, en función del número de operaciones y pasajeros previstos, debidamente capacitados en Calidad de Servicio, para facilitar, organizar, orientar e informar a los usuarios sobre los trámites de presentación, registro o chequeo, embarque y desembarque del pasajero y su equipaje, en condiciones de orden, respeto, comodidad, oportunidad y veracidad.

En todo momento, el transportista o explotador aéreo velará por llevar a cabo procedimientos eficientes en las áreas de mostrador de registro de pasajeros (counter) y áreas de embarque asignadas, incluyendo la

provisión a los pasajeros de la asistencia debida, así como el recurso humano con capacidad de toma de decisiones para la atención al pasajero, en cuanto a reclamos y denuncias.
El transportista o explotador aéreo tiene la obligación de capacitar anualmente en materia de Calidad y Servicio, al personal que mantiene trato directo con el público y los pasajeros, la cual deberá ser impartida por personal calificado. El personal de Calidad y Servicio adscrito a la Gerencia General de Transporte Aéreo podrá solicitar los documentos que avalen dicha capacitación.

RENUNCIA DE DERECHOS

Artículo 15. Las obligaciones con los pasajeros establecidas en las presente condiciones generales de transporte aéreo, no podrán limitarse ni derogarse; especialmente por medio de la inclusión de una cláusula de inaplicación o una cláusula restrictiva en el contrato de transporte.
Si, las cláusulas contenidas en el contrato de trasporte, contravienen las disposiciones de estas condiciones generales de transporte aéreo o por alguna razón el pasajero acepta una compensación inferior a la que dispone esta norma, tendrá el derecho a emprender las acciones que juzgue convenientes ante las instancias judiciales, a los fines de obtener una compensación adicional o complementaria a la establecida; sin perjuicio de la denuncia que puede formular ante la Autoridad Aeronáutica.

INCUMPLIMIENTO DEL TRANSPORTISTA O EXPLOTADOR AÉREO

Artículo 16. Cuando el transportista o explotador aéreo incurra en cualquier incumplimiento del contrato de transporte o de las disposiciones contenidas en las presentes Condiciones Generales de Transporte Aéreo, el pasajero podrá formular su reclamo personalmente ante el transportista o explotador aéreo, para que se proceda a la compensación. Adicionalmente, podrá formular denuncia ante la Autoridad Aeronáutica para que esta proceda a la investigación a que haya lugar. El pasajero podrá hacer su denuncia por escrito ante el transportista o explotador aéreo y ante la Autoridad Aeronáutica, con acuse de recibo, hasta dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.
Si no se compensa al pasajero conforme a las disposiciones establecidas en estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo,

éste podrá acudir a la vía judicial en demanda de la indemnización correspondiente.

INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD EN CABINA

Artículo 17. El transportista o explotador aéreo deberá disponer de los recursos técnicos, humanos y logísticos necesarios para comunicar a los pasajeros a bordo de la aeronave, antes de iniciar el vuelo (nacional o internacional), las instrucciones de seguridad que deban conocer en el idioma oficial establecido en la República Bolivariana de Venezuela, sin menoscabo de la potestad que tiene el transportista o explotador aéreo de emitir dicha información en un idioma distinto al castellano.

CAPÍTULO II
SITUACIONES COMUNES QUE SE PRESENTAN EN EL TRANSPORTE AÉREO

DENEGACIÓN DE EMBARQUE

Artículo 18. La denegación de embarque puede ser injustificada o justificada.

a) La denegación de embarque será injustificada en los siguientes casos:
   1) Sobreventa de boletos: en los casos de exceso de reservas y venta de boletos para determinado vuelo, el transportista o explotador aéreo deberá responder por los daños ocasionados como si se tratase de una cancelación de vuelo. No obstante, el transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo, deberá en primer lugar, solicitar la presentación de voluntarios que renuncien a sus reservas o boletos aéreos, a cambio el transportista o explotador aéreo deberá compensarles y asistirles inmediatamente, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 19 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.
   2) Por cambio de equipo: en caso que el transportista o explotador aéreo cambie de equipo por uno de menor capacidad y esto conlleve a la denegación de embarque, el trasportista o explotador aéreo deberá compensar y asistir al pasajero de conformidad con el Artículo 19 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

b) La denegación de embarque será justificada, cuando:
   1) Se vea afectada la Seguridad Operacional o la Seguridad de la Aviación.

2) El pasajero se visualice en estado de perturbación o insubordinación.
3) El pasajero este en estado de ebriedad o bajo los efectos de sustancias prohibidas.
4) El pasajero se encuentre con evidente deterioro en sus condiciones de salud.
5) El pasajero que no posea la documentación válida y requerida para efectuar el viaje.
6) El pasajero no se presente a tiempo a los mostradores de registro del transportista o explotador aéreo del vuelo o no atienda los llamados para abordar el vuelo correspondiente.
7) El pasajero presuntamente por acción y omisión infrinja la legislación nacional.

En tales casos, a excepción del numeral 7, el pasajero podrá reprogramar su viaje una vez cesado el acto que motivó la denegación, a disponibilidad del transportista o explotador aéreo y cubiertas las penalidades y diferencias de precio que correspondan por parte de dicho pasajero, conforme a lo establecido en el contrato de transporte.

VUELO CANCELADO

Artículo 19. En caso de cancelación de un vuelo:

a) El transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá un transporte alternativo o reembolso a los pasajeros afectados, conforme al Artículo 22 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.
b) El transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo ofrecerá asistencia a los pasajeros afectados, conforme al Artículo 23 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, en función del tiempo de espera.
c) Los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo, conforme al Artículo 21 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.
d) Si el pasajero afectado por la cancelación posee un paquete todo incluido, un viaje combinado o arreglos adicionales al transporte aéreo en su destino, sean estos organizados o no por el transportista o explotador aéreo, éste deberá compensar y hacer las gestiones necesarias de reprogramación, pago de las

penalidades y diferencias de precios correspondientes, a nombre del pasajero.

e) El transportista o explotador aéreo queda eximido de los deberes de asistencia y compensación antes mencionados, cuando notifique y confirme la cancelación del vuelo al pasajero, con quince (15) días hábiles de antelación con respecto al día de salida previsto en el contrato de transporte.

f) En los casos que, el pasajero sea informado de la cancelación con menos de quince (15) días hábiles de antelación y no menos de veinticuatro (24) horas de la salida del vuelo y acepte tomar otro vuelo que le permita sustituir el vuelo cancelado, el transportista o explotador aéreo quedará eximido de las disposiciones de los literales "a", "b" y "c" de este Artículo, este otro vuelo se considerará efectuado como un nuevo contrato, el cual regirá los lapsos y obligaciones correspondientes.

g) Cuando el pasajero sea notificado en los lapsos establecidos en el literal anterior, pero no pueda trasladarse en el vuelo ofrecido por el transportista o explotador aéreo, éste deberá proporcionar el viaje, en la misma ruta en un vuelo del mismo transportista o explotador aéreo o de uno distinto, que le convenga al pasajero, por el cual no deberá pagar ningún excedente. Asimismo, el transportista o explotador aéreo deberá asistir y compensar conforme al literal "c" del presente Artículo.

h) El transportista o explotador aéreo esta eximido de la asistencia y compensación a que refiere este Artículo, cuando la cancelación del vuelo se deba a casos fortuitos o de fuerza mayor.

i) El pasajero que no acepte ninguna de las alternativas contenidas en los literales "f" y "g" de este Artículo, podrá exigir el reembolso del boleto, sin penalización alguna respecto al servicio de transporte aéreo y a los viajes combinados o paquetes organizados directamente por dicho transportista o explotador aéreo. El reembolso de otros servicios o paquetes convenidos con agentes o intermediarios se harán por separado y no son objeto de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

j) Si una vez realizado el inicio del viaje, este se interrumpiere por caso fortuito o de fuerza mayor, el transportista o explotador aéreo efectuará el transporte del pasajero y su equipaje, utilizando el medio más oportuno, eficiente y seguro posible, hasta dejar al pasajero en su destino final, salvo que el pasajero

opte por el reembolso de la proporción o fracción del trayecto no recorrido. Si el pasajero no acepta ninguna de las alternativas propuestas por el transportista o explotador aéreo, éste no está obligado a asistir y compensar al pasajero según lo dispuesto en los literales "c" y "d".

k) La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la cancelación del vuelo, así como el momento en que se le ha informado, corresponde al transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo.

l) El transportista o explotador aéreo deberá mantener informados en todo momento a los pasajeros afectados, incluyendo por medios electrónicos, impresos y llamados por vía telefónica, de manera tal de satisfacer los niveles de calidad y atención en el servicio.

DEMORA

Artículo 20. En caso de demora de un vuelo:

a) El transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo que incurra en demora mayor a veinte (20) minutos de la hora programada y aprobada por la Autoridad Aeronáutica y que le sea imputable a este, ofrecerá a los pasajeros la asistencia de acuerdo a lo siguiente:

   1) Asistencia a los pasajeros afectados, conforme a lo establecido en el Artículo 23 de las presentes condiciones generales de transporte aéreo, en función del tiempo de espera en cada escala de la ruta y hasta el destino final.

   2) Si el pasajero posee un paquete todo incluido, un viaje combinado o arreglos adicionales al transporte aéreo en su destino, sean estos organizados o no por el transportista o explotador aéreo, este deberá compensar y hacer las gestiones necesarias de reprogramación y pago de las penalidades y diferencias de precio correspondientes, a nombre del pasajero.

b) En caso de demora imputable al transportista o explotador aéreo, y a instancia de este decide cancelar un vuelo antes de transcurridas seis (06) horas en vuelos nacionales o doce (12) horas en vuelos internacionales, se aplicarán las disposiciones de los literales "a", "b", "c" y "d" del Artículo 19, y el derecho al reembolso contemplado en el literal "a" del Artículo 22.

c) En los casos en que el pasajero sea informado de la reprogramación de un vuelo con hora de salida posterior a la establecida en el contrato de transporte inicial, siempre y cuando no se constituya como cancelación, y le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le proporcionará el viaje a su destino final en el siguiente vuelo y en la misma ruta del propio transportista o explotador aéreo que le resulte conveniente al pasajero. En caso de no disponer de vuelo, el transportista o explotador aéreo deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero con otro transportista o explotador aéreo; el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior, asimismo, se aplicará lo establecido en el numeral "2" del literal "a" de este Artículo.

d) Si por causa de la demora el pasajero en cualquier momento considera que su viaje no tiene razón de ser o no acepta ninguna de las alternativas contenidas en el literal "d" de este Artículo, este podrá exigir el reembolso, de acuerdo al literal "a" del Artículo 22 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, sin penalización alguna respecto al servicio de transporte aéreo y a los viajes combinados o paquetes organizados directamente por dicho transportista o explotador aéreo.

e) El reembolso de otros servicios o paquetes convenidos con agentes o intermediarios se harán por separado y no son objeto de las presentes condiciones generales de transporte aéreo.

f) Las disposiciones de transporte alternativo previstos en los numerales "b" y "d" del Artículo 22 de las presentes condiciones generales de transporte aéreo serán considerados para el ofrecimiento de un servicio de calidad en los casos de demora imputables al transportista o explotador aéreo.

g) El transportista o explotador aéreo deberá mantener informado en todo momento a los pasajeros afectados, incluyendo por medios electrónicos, impresos y llamados por vía telefónica, de manera tal de satisfacer los criterios de calidad y atención en el servicio.

h) Un transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo no está obligado a la asistencia y compensación a que se refiere este Artículo, siempre que pruebe que la demora del vuelo se deba a casos fortuitos o de fuerza mayor. No obstante, éste ofrecerá gratuitamente a los pasajeros por razones de calidad de

servicio, el derecho de asistencia dispuesto en el Artículo 23, literal "a", numeral "1" de la forma establecida en los literales "b" y "c".

i) Si la demora se debe a casos fortuitos o de fuerza mayor, el transportista o explotador aéreo, podrá por calidad de servicio, efectuar el transporte del pasajero y su equipaje, utilizando el medio más oportuno, eficiente y seguro posible, hasta dejar al pasajero en su destino final, salvo que el pasajero opte por el reembolso de la proporción o fracción del trayecto no recorrido.

j) La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la reprogramación del vuelo, así como el momento que se le ha informado, corresponde al transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo.

k) El transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo que incumpla con el horario programado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica con una demora mayor a una (1) hora y que le sea imputable a este, será objeto de las sanciones establecidas en el Ordenamiento Jurídico vigente.

CAPÍTULO III
DERECHOS DEL USUARIO

DERECHO A COMPENSACIÓN

Artículo 21. El derecho a compensación del pasajero:

a) Será de veinticinco por ciento (25%) del valor del boleto aéreo, correspondiente a su totalidad si corresponde al primer tramo de la ruta o la parte o partes del viaje no efectuadas.

b) Se pagará en la moneda en la que se adquirió el boleto aéreo, bien sea en efectivo, por transferencia bancaria o cheque, previo acuerdo con el pasajero al momento en que se produzca la cancelación del vuelo.

c) Cuando el transportista o explotador aéreo no pueda cumplir con la compensación inmediata establecida en el literal anterior, este deberá otorgar al pasajero afectado un compromiso de pago por escrito, el cual ha de hacerse efectivo, a más tardar a los tres (3) días siguientes a su suscripción.

d) En caso de incumplimiento de este artículo, el pasajero podrá recurrir a la vía judicial para exigir el cumplimiento de la obligación, sin menoscabo de las sanciones establecidas en la Normativa Aeronáutica Conducente.

e) El pasajero tiene derecho a estar informado de los trámites correspondientes hasta hacerse efectiva la compensación.

f) El derecho a compensación contenida en este Artículo no cesa y es independiente a los arreglos en transportes alternativos del Artículo 22 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

DERECHO AL REEMBOLSO O A UN TRANSPORTE ALTERNATIVO

Artículo 22. El derecho al reembolso y al transporte alternativo a los que hace referencia estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo:

a) Implica que el transportista o explotador aéreo ofrecerá a los pasajeros las opciones siguientes:
   1) El reembolso del valor total pagado por el boleto aéreo adquirido, en un período que no excederá de siete (07) días hábiles a través de una oficina comercial del transportista o explotador. El reembolso se hará en: efectivo, transferencia bancaria o cheque, en el tipo de moneda con cuyo pago adquirió el boleto aéreo, previo acuerdo con el pasajero, correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas.
   2) Al momento en que el pasajero solicita el reembolso, el transportista o explotador aéreo deberá otorgarle un compromiso de pago por escrito, con indicación expresa del monto, la fecha según lapso indicado en el numeral "1" de este literal y las condiciones de pago o servicio. El pasajero tendrá derecho a estar informado de los trámites administrativos hasta el momento en que se haga efectivo el reembolso.
   3) Cuando proceda, el transportista o explotador aéreo ofrecerá el retorno al punto original de partida en el siguiente vuelo que le resulte conveniente al pasajero. En caso de no disponer un vuelo con el mismo transportista o explotador aéreo, este deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para su embarque con otro transportista o explotador aéreo. En estos casos el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior.
   4) En caso de incumplimiento de este artículo, el pasajero podrá recurrir a la vía judicial para exigir el cumplimiento de la obligación, sin menoscabo de las sanciones establecidas en la Ley de Aeronáutica Civil.

b) El derecho a un transporte alternativo (terrestre o acuático) al que hace referencia estas Condiciones Generales del Transporte

Aéreo, implica que el transportista o explotador aéreo ofrecerá a los pasajeros la conducción hasta el lugar de destino siguiente, a fin de que puedan continuar el viaje, o hasta el destino final, bajo condiciones de calidad, seguridad y eficiencia que convenga y acepte el pasajero.

c) Lo dispuesto en el numeral "1" del literal "a" de este Articulo se aplicará también a los pasajeros cuyos vuelos formen parte de un viaje combinado, y los paquetes todo incluido organizados directamente por el transportista o explotador aéreo. El reembolso de otros servicios o paquetes convenidos con agentes o intermediarios se realizarán por separado y no son objeto de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

d) En el caso de las ciudades o regiones en las que existan varios aeropuertos, el transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo, que ofrezca al pasajero un vuelo a otro aeropuerto distinto de aquél para el que efectuó la reserva o compro el boleto, sea por caso fortuito o de fuerza mayor, quedará obligado a efectuar el transporte del pasajero y equipaje por su cuenta o gestión, hasta el primer aeropuerto, o bien, hasta otro lugar cercano convenido con los pasajeros, utilizando un medio de transporte de calidad, seguridad, rápido y eficiente.

e) En el caso que dicho traslado en transporte alternativo previsto en el literal "b", o el desvío previsto en el literal "d", surja por causas imputables al transportista o explotador aéreo, y genere una demora que afecte los servicios de un paquete todo incluido, un viaje combinado o arreglos adicionales al transporte aéreo en su destino, organizado por el transportista o explotador aéreo o no, este deberá compensar de acuerdo al literal "a" numeral "2" del Artículo 20 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

DERECHO DE ASISTENCIA

Artículo 23. El derecho de asistencia al que hace referencia estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo:

a) Se refiere al ofrecimiento gratuito efectuado por el transportista o explotador aéreo a los pasajeros de:

   1) Bebidas no alcohólicas, refrigerios y alimentos completos, en función del tiempo que sea necesario esperar (desayuno, almuerzo y cena, según corresponda).

i) Dicha asistencia deberá ser provista sin demoras y en condiciones de calidad, valor nutricional, higiene y orden en el lugar asignado para la salida del vuelo.

ii) En caso de emplear el método de bonos (vouches) de comida utilizables en establecimientos comerciales en el aeropuerto, los mismos deberán tener un valor acorde al alimento a adquirir y contener en letra impresa las condiciones de dicha adquisición.

iii) Los pasajeros con necesidades alimentarias especiales, deben notificarlas al transportista o explotador aéreo, y este velará por proporcionarles la asistencia acorde a tales necesidades.

2) Cuando el vuelo sea declarado cancelado por causas imputables al transportista o explotador aéreo, este deberá ofrecer alojamiento en hoteles que ofrezcan las condiciones de calidad, comodidad, higiene y seguridad personal, en los casos en que sea necesario pernoctar una o varias noches hasta la salida del vuelo en cuestión.

En caso de que el pasajero no acepte la asistencia ofrecida por el transportista o explotador aéreo, se deberá dejar constancia por escrito lo cual exime al transportista o explotador aéreo de cualquier responsabilidad.

3) Transporte terrestre seguro y eficiente entre el aeropuerto y el lugar de alojamiento.

4) Dos (02) llamadas telefónicas acorde al destino afectado (nacional o internacional), mensajes por vía telefax, correos electrónicos y cualquier otro medio de comunicación.

b) Respecto a la asistencia contenida en el numeral "1" del literal "a" de este Artículo, se presenta el siguiente cuadro como las condiciones mínimas para el cumplimiento de la obligación, en relación a la hora de salida establecida en el contrato de transporte aéreo, la cual se aplicará para vuelos regulares y no regulares de la siguiente forma:

Cuadro 1.1.

Tipo de vuelo	Vuelo Nacional o Internacional			Vuelo Internacional	
Lapso de demora	**A los 20 minutos**	**A las 2 horas**	**A las 4**	**A las 6 horas**	**A las 9 horas**
Asistencia	Bebidas no alcohólicas en suministro constante.	Refrigerios. Incluye bebidas no alcohólicas en suministro constante.	Alimentos completos: desayuno, almuerzo o cena, según la hora, constituidos por una porción de proteína, carbohidratos, vegetales y bebidas no alcohólicas.	Refrigerios. Incluye bebidas no alcohólicas en suministro constante.	Alimentos completos: desayuno, almuerzo o cena, según la hora, constituidos por una porción de proteína, carbohidratos, vegetales y bebidas no alcohólicas.
Consideraciones adicionales	- Se considera que un vuelo esta cancelado cuando supera la hora establecida en el contrato de transporte, en seis (06) horas continuas para vuelos nacionales, y doce (12) horas continuas para vuelos internacionales, para los efectos de los derechos de asistencia y compensación contenidos en estas Condiciones Generales de Transporte Aéreo. - Se incluye la posibilidad de alojamiento, sea o no por pernocta. - Las bebidas no alcohólicas serán suministradas constantemente y durante todo el periodo de demora del vuelo, por lo cual deben estar siempre a disposición de los pasajeros.				
Esta esquema se repetirá hasta tanto el vuelo afectado sea realizado.					

c) En la provisión de bebidas, alimentos, comunicación y alojamiento estipulados en el presente Artículo, el transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo, prestará asistencia especial y prioritaria a las personas con discapacidad o necesidades especiales y condiciones médicas, mujeres embarazadas, adultos mayores con sesenta años de edad inclusive, niños, niñas y adolescentes y de sus acompañantes.

DERECHO DE INFORMACIÓN

Artículo 24. El derecho de estar informado a que se refiere estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo implica:

a) Que los pasajeros tienen derecho a que los transportistas o explotadores aéreos e intermediarios, le proporcionen al momento de efectuar la reservación de su vuelo o compra de boleto toda la información referente a:

1) Los vuelos disponibles, estableciendo si se trata de vuelos directos y sin escala, viajes combinados, vuelos en conexión o sucesivos, el lugar y la hora de salida, la hora de presentación en el mostrador para el chequeo y demás datos pertinentes.
2) Los tipos de tarifas disponibles del servicio aéreo que se solicita. En caso de efectuar la reserva o compra de boleto a través de un intermediario, la existencia de las diferentes tarifas de los transportistas o explotadores aéreos para el vuelo solicitado y su vigencia, así como de todas las restricciones y condiciones que apliquen para el momento.
3) Régimen de reembolso aplicable para el contrato de transporte aéreo, viaje combinado o paquete, de que se trate.
4) Descuentos o tarifas preferenciales aplicables a los servicios. Cualquier negativa o restricción deberá ser presentada por escrito y de manera oficial al pasajero a los fines de corroborar tal información ante las instancias correspondientes.
5) La tarifa del boleto aéreo discriminando el valor neto de cada tramo de ida y vuelta, los impuestos, tasas, cargos y cualquier otro costo autorizado que deba ser pagado por el pasajero, a fin de facilitar el cálculo de cualquier compensación, retención o penalidad aplicable.
6) En las publicaciones impresas o electrónicas, las cifras con mayor notabilidad corresponderán a la suma total del valor a ser pagado por el pasajero, a fin de promover el principio de transparencia en la transacción monetaria.
7) Los aeropuertos y terminales aéreos de origen y destino, del vuelo ofrecido.
8) Las condiciones del transporte en relación a las reservas y cancelaciones de los vuelos, limitaciones de equipaje facturado, exceso de equipaje, equipaje de mano y de los objetos que no pueden ser transportados en los diferentes tipos de equipaje.

9) El servicio de equipaje facturado con declaración expresa de valor y sus ventajas.
10) Todo lo concerniente a la documentación exigida por las autoridades competentes en el país o ciudad de destino, incluyendo las escalas en puntos de conexión o continuación.
11) Los servicios y políticas del transporte de animales vivos o mascotas domésticas.
12) Los números telefónicos y medios de contacto de los transportistas o explotadores aéreos, agentes o intermediarios en los puntos de origen, conexión, continuación y destino final, para la provisión de información.
13) La provisión de servicios de movilidad en el aeropuerto y acompañamiento en los casos de personas con discapacidad o necesidades especiales. Cualquier limitante, técnica o de espacio, deberá ser presentada por escrito y de manera oficial al pasajero a los fines de corroborar tal información ante las instancias correspondientes.
14) Las Condiciones Generales de Transporte Aéreo establecidas por la Autoridad Aeronáutica.
15) El contrato de transporte aéreo.

Los documentos establecidos en el numeral 14 y 15 del literal "a" de este Artículo, podrán ser facilitadas por el medio que acuerden las partes, bien sea en forma física o digital (correo electrónico, dispositivos de almacenamiento extraíbles entre otros).

b) Los transportistas, explotadores aéreos o intermediarios que se dediquen a la reservación y venta de boletos aéreos nacionales o internacionales, deben solicitar a los pasajeros todos sus datos de contacto, mediante los cuales pueden ser localizados para que en los casos de demora o cambios de vuelo, se les pueda informar, por los medios más efectivos posibles (teléfono, fax, correo electrónico), por lo menos seis (06) horas de antelación y para los casos de cancelación de vuelo con quince (15) días hábiles de anticipación.

En caso de que los transportistas o explotadores aéreos e intermediarios, no soliciten la información o la den en forma errónea, estos serán responsables de las compensaciones que

correspondan a los pasajeros que no fueron contactados oportunamente. El transportista o explotador aéreo podrá invocar posteriormente el derecho a la reparación contenido en el Artículo 31 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

c) Una vez en la sala de embarque, al pasajero se le debe informar de manera oportuna, veraz y continua sobre las particularidades de las demoras, cancelaciones o desvíos de vuelos, así como los pormenores de la asistencia, compensación, reembolso y transporte alternativo que se deriven o sean aplicables.

d) En la sala de embarque, al pasajero se le debe informar el momento en que ha de pasar a bordo de la aeronave, con las instrucciones pertinentes al respecto. En caso de no existir puentes de abordaje en el respectivo aeropuerto, el pasajero deberá ser conducido hasta la aeronave, guiado por un representante del transportista o explotador aéreo o mediante el empleo de vehículos destinados al efecto, de conformidad con las disposiciones aplicables sobre operaciones y seguridad aeroportuaria. El pasajero se hará responsable de atender tales llamados.

e) Si por casos fortuitos o de fuerza mayor el pasajero con reserva confirmada o boleto aéreo no se le permite, o no es posible para el transportista o explotador aéreo, el registro en el mostrador a los efectos de que se dé el inicio de viaje (entrega del pase de abordar), el transportista o explotador aéreo deberá tomar las medidas pertinentes para mantenerlo informado sobre el particular y las acciones a seguir, y velará para que la eventualidad no afecte el desarrollo de las actividades normales en el área pública del terminal.

f) En virtud del resguardo de sus derechos y su seguridad, el pasajero deberá asegurarse de estar informado por parte del transportista o explotador aéreo e intermediario y familiarizarse con toda la información referida en este Artículo. Asimismo, el pasajero debe procurarse por cuenta propia de cualquier otra información adicional que le resulte conveniente sobre el transportista o explotador aéreo e intermediario con el cual entra en relación contractual. Así como informarse sobre las costumbres, legislación y aspectos relevantes de viaje de los lugares comprendidos en el mismo.

g) El pasajero deberá facilitar al transportista o explotador aéreo e intermediario sus datos de identidad y contacto sin errores ni omisiones, comprometiéndose estos a la protección de tales datos de acuerdo a la legislación aplicable vigente. Igualmente, el pasajero deberá indicar cualquier necesidad especial o discapacidad, a los fines de que sean atendidas de manera oportuna.

h) A efectos de resguardar sus derechos y seguridad, el pasajero deberá gestionar la adquisición de servicios públicos de transporte aéreo y demás arreglos de viaje con personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas y debidamente autorizadas para tales fines.

i) En el procedimiento de cierre de vuelo

j) Debe ser anunciado por el transportista, explotador aéreo o sus representantes a las personas ubicadas en el área de mostrador de registro, a través del sistema de parlantes y medios visuales (monitores), a saber:

1) Con el fin de asegurarse que no haya más personas con reservas o boletos aéreos para el vuelo a efectuarse una vez alcanzado el lapso establecido para el cierre del mismo, se dispondrá de los medios audiovisuales que estarán ubicados en el área de counter y deben especificar lo siguiente:

i) Número de vuelo.

ii) Destino.

iii) Hora de cierre del vuelo.

iv) Hora local venezolana.

VUELO ANTICIPADO

Artículo 25. En caso de vuelo anticipado se aplicará lo siguiente:

a) Cuando el transportista o explotador aéreo anticipe el vuelo en más de una hora, sin avisar al pasajero, este deberá compensarle y asistirle, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 22 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, al momento de presentarse en el mostrador de registro.

b) En caso de haberse informado al pasajero y a éste le resulte imposible viajar en el nuevo horario impuesto, se le deberá proporcionar el viaje a su destino final en el siguiente vuelo que le resulte conveniente del propio transportista o explotador aéreo, en la misma ruta. En caso de no disponer vuelo, el

transportista o explotador aéreo deberá hacer las gestiones necesarias por su cuenta, para el embarque del pasajero con otro transportista o explotador aéreo. En estos casos el pasajero no pagará ningún excedente si el nuevo cupo correspondiera a una tarifa superior. Esta asistencia se aplicará igualmente en el caso de que no se haya efectuado la respectiva notificación.

c) Si por alguna causa, el pasajero considera que su viaje no tiene razón de ser o no acepta la alternativa contenida en el literal anterior, este podrá exigir el reembolso de acuerdo al Artículo 22 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, sin penalización alguna respecto al servicio de transporte aéreo y a los viajes combinados o paquetes organizados directamente por dicho transportista o explotador aéreo.

d) El reembolso de otros servicios o paquetes realizados con intermediarios se harán por separado y no son objeto de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

e) Las disposiciones de transporte alternativo previstos en los literales "b" y "d" del Artículo 22 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo serán considerados para el ofrecimiento de un servicio de calidad o dirimir conflictos en los casos de vuelos anticipados.

f) En estos casos el transportista o explotador aéreo tiene la obligación de prestar el derecho de asistencia al pasajero en los términos indicados en el Artículo 23, cuando ocurra alguno de los casos allí expuestos.

g) La carga de la prueba de haber informado al pasajero de la anticipación del vuelo, así como el momento en que se le ha informado, corresponde al transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo.

CAMBIO DE CLASE

Artículo 26. Si un transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo ubica un pasajero en un asiento de clase superior a aquella por la cual se pagó el boleto, dicho transportista o explotador aéreo no solicitará pago suplementario alguno.

Si un transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo, ubica a un pasajero en una clase inferior a aquella por la cual pagó, este deberá reembolsar, la diferencia del valor del boleto y pagar una compensación equivalente al veinticinco por ciento (25%) del valor de la parte afectada del boleto, en el plazo de siete (07) días hábiles, con

arreglo a lo dispuesto en el literal "a" del Artículo 22 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

PAQUETE TODO INCLUIDO

Artículo 27. Cuando el trasportista o explorador aéreo ofrezca paquetes todo incluido deberá informar claramente al pasajero las condiciones de dicho producto. Por lo cual este será responsable del cumplimiento de todas las condiciones en que se ofreció el paquete todo incluido.

En todo caso, el transportista o explotador aéreo no será responsable por los servicios adicionales al transporte aéreo comprendido en los "paquetes todo incluido" que no hayan sido organizados directamente por él. Salvo lo previsto en estas Condiciones Generales de Transporte Aéreo.

El incumplimiento de tales contratos no es objeto de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo y serán tratados directamente con los intermediarios con los cuales se realizó el contrato y dirimidos ante los organismos competentes.

PERSONAS CON DISCAPACIDAD O DE NECESIDADES ESPECIALES

Artículo 28. Los transportistas o explotadores aéreos deberán brindar una atención preferencial al transporte de personas con discapacidad o con necesidades especiales, menores no acompañados, personas de la tercera edad, mujeres embarazadas, infantes, personas con condiciones médicas y sus acompañantes, de acuerdo a lo siguiente:

a) Cuando el certificado de la condición de persona con discapacidad señale incapacidades que denoten insuficiencias y requiera el acompañamiento y tránsito con animales entrenados los cuales deberán estar certificados por la autoridad con competencia en la materia, estos animales serán transportados en la cabina sin cargos adicionales.

b) En casos de denegación de embarque, cancelación y demoras de cualquier duración, las personas con discapacidad o de necesidades especiales y sus acompañantes, así como los menores no acompañados, tendrán derecho a recibir asistencia, conforme al Artículo 23 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, de manera prioritaria y de acuerdo a sus necesidades.

c) El transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo deberá brindar a estos pasajeros la asistencia necesaria sin

cargo alguno, para su movilización en el aeropuerto, desde su chequeo hasta su ubicación en la aeronave, y asignarle un asiento acorde a su discapacidad o necesidades especiales.

d) El transportista o explotador aéreo, por razones de seguridad de vuelo, no podrá aceptar personas con discapacidad o necesidades especiales no acompañadas que sobrepasen el número de tripulantes de cabina que estén asignados según el tipo de aeronave, a menos que antes del embarque o a bordo, pero antes del despegue, se les asigne a tales pasajeros no acompañados un pasajero que pueda asistirlos en caso de una emergencia o situación sobrevenida. Tal disposición se da en virtud de que en caso de emergencia en tierra, aterrizaje o accidente, se debe garantizar la asistencia en la evacuación, salvamento o primeros auxilios a los pasajeros, según el grado de prioridad, a las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, menores de doce (12) años y personas de avanzada edad.

e) En ningún momento, lo dispuesto en el literal anterior se entenderá como una limitación en el número de personas con derecho a descuentos o tarifas especiales en un vuelo determinado. El transportista o explotador aéreo será responsable de justificar por escrito y de manera oficial al pasajero interesado a fin de corroborar ante los órganos competentes la negativa de que se trate.

f) Las personas con discapacidad o necesidades especiales al momento de gestionar la reservación o compra de un boleto aéreo, deberá advertir al transportista o explotador aéreo su condición, a fin de que pueda tomar las previsiones necesarias para atender sus requerimientos y descuentos aplicables de acuerdo al Artículo 8 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

COMPENSACIÓN SUPLEMENTARIA

Artículo 29. Las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo se aplicarán sin perjuicio de los derechos del pasajero a obtener una compensación suplementaria, con fundamentos a las normas del derecho común.

CAPÍTULO IV
DERECHOS DEL TRANSPORTISTA O EXPLOTADOR AÉREO

COMPENSACIÓN AL TRANSPORTISTA O EXPLOTADOR AÉREO

Artículo 30. El transportista o explotador aéreo será compensado con el veinte por ciento (20%) del valor del boleto aéreo, cuando el pasajero sin previo aviso, no utilice el asiento adquirido, aplicando la retención o penalidad según sea el caso al viaje a realizar o al tramo que corresponda, asimismo el transportista o explotador aéreo podrá cancelar los tramos subsiguientes hacia el destino final (vuelo de ida).

Cuando el pasajero se presente en el mostrador de registro fuera de los lapsos establecidos para el cierre del vuelo, de una (01) hora para vuelos nacionales y dos (02) horas para vuelos internacionales y desee continuar el viaje, si el transportista o explotador aéreo dispone de cupos en vuelos posteriores para el mismo día, el pasajero deberá pagar la penalidad del veinte por ciento (20%) del valor del boleto aéreo y la diferencia de precio en el tramo o tramos que correspondan por la reprogramación.

Cuando el pasajero se presente en el mostrador de registro fuera de los lapsos establecidos para el cierre del vuelo, de una (01) hora para vuelos nacionales y dos (02) horas para vuelos internacionales y desee continuar el viaje, pero el transportista o explotador aéreo no disponga de cupos en vuelos posteriores para el mismo día, el pasajero deberá reprogramar su vuelo conforme a la disponibilidad del mismo transportista o explotador aéreo y solo pagará la diferencia de precio en el tramo o tramos que corresponda.

Cuando el pasajero haya cancelado el boleto adquirido, por lo menos con cuarenta y ocho (48) horas de antelación a la hora prevista para la salida del mismo, el transportista o explotador aéreo no procederá con la retención o penalidad del veinte por ciento (20%) del valor del boleto.

DERECHO DE REPARACIÓN

Artículo 31. Cuando un transportista o explotador aéreo encargado de efectuar un vuelo abone una compensación o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le imponen las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, no podrá interpretarse que las disposiciones de este último, limitan su derecho a reclamar el reintegro de las sumas pagadas a cualquier otra persona, de conformidad con la legislación aplicable.

Estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo no limita en ningún modo el derecho del transportista o explotador aéreo, encargado de efectuar el vuelo, de tratar de lograr que un intermediario u otra persona con quien dicho transportista o explotador aéreo tenga un contrato, le reembolse lo adecuado o lo compense a través de las instancias del derecho que apliquen. Asimismo, ninguna disposición de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo podrán interpretarse como una restricción al derecho del intermediario o de cualquier otra persona, con quien el transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo tenga un contrato, de solicitar de este último, el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.

CAPÍTULO V
EQUIPAJE

DERECHOS DEL PASAJERO RESPECTO AL EQUIPAJE

Artículo 32. Todo pasajero tiene derecho a transportar consigo y en el mismo vuelo el equipaje en cantidad y peso que le indique el transportista o explotador aéreo, de acuerdo con la capacidad de la aeronave, dentro de los cupos previstos en las normas aplicables y de acuerdo a los siguientes aspectos:

a) En vuelos nacionales, el equipaje facturado y libre de pago por pasajero, será de una (1) pieza con un peso de hasta veintitrés (23) Kilos.
b) En vuelos internacionales, el equipaje facturado y libre de pago por pasajero, será de una (1) pieza con un peso de hasta veintitrés (23) Kilos.
c) Los vuelos internacionales que se rijan por el sistema de piezas, en clase ejecutiva se podrá transportar hasta tres (3) piezas de veintitrés (23) kilos c/u. El sistema de que se trate y facilidades superiores a las establecidas aquí, deberán ser notificados y claramente expresadas al pasajero al momento de la adquisición del boleto.
d) El equipaje de mano y libre de pago por pasajero, será de una pieza con un peso de hasta diez (10) Kilos, siempre y cuando las dimensiones, características y su contenido permitan su traslado en la cabina de la aeronave.
e) El pasajero podrá llevar consigo los artículos comprados en el comercio de la zona de embarque, siempre que el volumen y

forma de estos permitan el transporte en los portaequipajes ubicados arriba de los asientos o debajo de éstos, y sean aceptados por el transportista, explotador aéreo o sus representantes.

f) El peso del equipaje factura y equipaje de mano, podrá ser mayor a los aquí establecidos si la configuración de la aeronave lo permite, en caso de que el peso del equipaje deba ser menor, el transportista o explotador aéreo notificará a la Autoridad Aeronáutica de esta limitante; cuando se trate de aeronaves con capacidad menor a treinta (30) asientos, no se requiere la notificación que hace referencia este numeral.

EXCESO DE EQUIPAJE

Artículo 33. Sera exceso de equipaje:

a) Cuando el equipaje del pasajero exceda el peso permitido o fijado por el transportista o explotador aéreo, se pagará al transportista o explotador aéreo la cantidad que resulte de multiplicar el número de kilos que sobrepasen el peso permitido por el valor de la tarifa de sobrepeso.

b) La tarifa de sobrepeso no podrá exceder del uno por ciento (1%) del valor del boleto para el tramo o tramos afectados en el vuelo nacional.

c) La tarifa de sobrepeso no podrá exceder del dos por ciento (2%) del valor del boleto para el tramo o tramos afectados en el vuelo internacional.

d) Cuando el peso de los equipajes, a juicio del transportista o explotador aéreo, pueda afectar la seguridad del despegue o aterrizaje, se podrá trasladar el equipaje al lugar de destino en otro vuelo. Todo ello sin perjuicio de la compensación por la demora en la que pueda incurrir. Asimismo, deberá impartir la información precisa y oportuna sobre tal hecho al pasajero.

El equipaje en exceso podrá trasladarse en la cabina como equipaje de mano y bajo la responsabilidad del pasajero, cuando su peso, características, dimensiones y contenido sean aceptados por el transportista o explotador aéreo.

REQUISITOS Y CONDICIONES PARA LA ACEPTACIÓN DEL EQUIPAJE FACTURADO

Artículo 34. Para aceptar el equipaje facturado y el transporte de este, se deberán cumplir con los siguientes requisitos y condiciones:

a) El transportista o explotador aéreo deberá expedir un talón de equipaje por cada pieza de equipaje, en doble ejemplar, uno quedará en poder del transportista o explotador aéreo y el otro deberá ser entregado al pasajero. El talón de equipaje debe contener:
   1) Número control del talón.
   2) Lugar de partida y de destino.
   3) Peso de la pieza de equipaje.
   4) Indicación de que la entrega del equipaje se hará siempre al pasajero contra entrega del talón respectivo, salvo autorización expresa del transportista o explotador aéreo.

b) Si el transportista o explotador aéreo aceptara el equipaje sin expedir el talón correspondiente o si e éste no contuviese las especificaciones anteriores, se considerará que subsisten las responsabilidades y obligaciones del transportista o explotador aéreo, sin tener derecho a ampararse en las disposiciones que limitan o excluyen su responsabilidad; por lo que se presumirá la validez de las manifestaciones hechas por el pasajero, en cuanto se refieren al peso y a la cantidad de piezas de equipaje, así como al valor de su contenido.

c) La ausencia, irregularidad o pérdida del talón no afecta la existencia de la validez de las obligaciones del transportista o explotador aéreo con relación al transporte del equipaje, el cual quedará sujeto a las reglas de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo. En tales casos el pasajero deberá demostrar fehacientemente la propiedad del equipaje.

d) El pasajero, en resguardo de sus pertenencias, acatará las políticas y recomendaciones sobre el tipo de bienes que se transportan mediante equipaje y optará por el servicio de equipaje facturado con declaración expresa de valor, de considerarlo prudente, el cual se regirá de acuerdo a lo contemplado en el Artículo 41 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

INFORMACIÓN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 35. En el contrato de transporte impreso y en los medios electrónicos emitidos por o a instancias del transportista o explotador aéreo, así como en los mostradores de registro de equipaje deberán incluirse las estipulaciones previstas por el transportista o explotador aéreo sobre las reglas relativas al equipaje.

TRANSPORTE Y CONSERVACIÓN DEL EQUIPAJE

Artículo 36. Para el transporte de equipaje, el transportista o explotador aéreo:

a) Deberá recibir el equipaje, conducirlo y entregarlo al pasajero en el estado en que lo recibió, el cual se presume en buen estado, salvo constancia escrita que exprese lo contrario.

b) Sera responsable por el equipaje desde el momento en que es recibido y aceptado en el aeropuerto de origen hasta su entrega en el aeropuerto de destino final, pero no lo será mientras se encuentre bajo disposición y control de la autoridad aduanera, policial o de otra autoridad competente, en cuyo caso y ante la ausencia del pasajero, deberá tomar en nombre de este último todas las previsiones para asegurar la integridad del mismo.

c) Al momento de entrega del equipaje en el área de correas o la dispuesta para tal fin, deberán estar presentes representantes de este para atender los casos que se susciten.

d) Quedará eximido de responsabilidad en los momentos en los cuales el equipaje, por cualquier causa, quede bajo custodia del pasajero. En el caso del transporte alternativo, el transportista o explotador aéreo continuará su responsabilidad hasta la entrega en el destino final.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 37. El pasajero no deberá embarcar en la aeronave ningún tipo de elemento, objeto o sustancia que cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones, detalladas en la Regulación Aeronáutica Venezolana 110 (RAV 110) denominada "Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea".

Del mismo modo deberá el pasajero abstenerse de embarcar cualquier tipo de elemento o sustancia que cuyo porte, tenencia, comercio o consumo sea prohibido. Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo.

TRANSPORTE DE ARMAS

Artículo 38. El transporte de armas o municiones se permitirá a bordo de las aeronaves destinadas al transporte aéreo de pasajeros, sólo si

son almacenadas en compartimientos especiales a los cuales no tenga acceso ninguna persona durante las fases del vuelo y cumplimiento con todos los requerimientos establecidos en la normativa técnica que al efecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

Artículo 39. El transporte de animales vivos, se regirá de acuerdo a lo siguiente:

a) Si las políticas del transportista o explotador aéreo lo permiten, los animales vivos o mascotas podrán ser transportados en la cabina de pasajeros en los siguientes casos:
   1) Cuando se trata de animales domésticos, con un peso máximo de seis (6) kilogramos.
   2) Cuando se trate de animales domésticos los mismos deberán ser transportados en jaulas o contenedores homologados y viajar en forma individual en cualquier jaula o contenedor que disponga el pasajero o el transportista o explotador aéreo previa solicitud del pasajero; cumpliendo siempre con las normas mínimas de tamaño, ventilación, resistencia, higiene, diseño por el fabricante para su manejo y transporte apto para el área de cabina. Los representantes del transportista o explotador aéreo deben comprobar que la especie de que se trata no constituye riesgo o molestia a los demás pasajeros (peso, olor, ruido, comportamiento, alergias, entre otros). Dicho transporte podrá suponer un cargo adicional.
   3) El transporte de más de un animal en una jaula o contenedor se hará mediante certificado veterinario que así lo indique y previa aceptación del transportista o explotador aéreo.
   4) Cuando el certificado de la condición de la persona con discapacidad lo señale, se permitirá el acompañamiento y tránsito con animales entrenados y certificados para ser guía. Su transporte en cabina no requerirá de jaulas ni supondrá cargos adicionales.
   5) El pasajero es responsable de la higiene, sanidad, alimentación, hidratación y bienestar del animal o la mascota con la que viaja, de acuerdo a sus características y recomendaciones veterinarias particulares, en función

del tipo de animal, las distancias, condiciones de temperatura y tiempo del vuelo.

6) El pasajero será responsable de cualquier incidente que ocasione el animal en cabina conforme a las reglas del derecho común.

b) Los animales vivos o mascotas transportados como carga, deberán viajar en una jaula individual homologada que disponga el pasajero, o previamente solicitada al transportista o explotador aéreo, que cumpla con las normas mínimas de tamaño, ventilación, resistencia, higiene y diseño para su manejo y transporte sin riesgos. El transporte de más de un animal en jaula o contenedor se hará mediante certificado veterinario que así lo indique.

c) El transportista o explotador aéreo deberá establecer en su programa de calidad, políticas y procedimientos para el transporte y manejo adecuado de animales vivos y mascotas, incluyendo límites en el número de animales transportados en cabina o carga por pasajero y limites generales de acuerdo al tipo de aeronave.

d) El pasajero será responsable de aceptar o no al servicio ofrecido.

e) El transportista o explotador aéreo deberá contar con personal capacitado para cumplir con el debido manejo de animales vivos de acuerdo sus manuales.

f) Todos los animales consignados, con independencia del tiempo de tránsito previsto, deberán ir acompañados de instrucciones escritas sobre la provisión de medicinas, agua, comida y si lo amerita, con personal calificado para la atención de estos.

g) El pasajero y el transportista o explotador aéreo desde su consignación hasta su entrega, son responsables de acatar las recomendaciones veterinarias que se le señales.

h) En todo caso, antes del transporte, el interesado deberá acreditar el cumplimiento de todos los requerimientos sanitarios formulados por la autoridad competente en el aeropuerto de origen y destino. El pasajero tomará las previsiones de tiempo necesarias para la consignación y registro en el mostrador.

i) El transportista o explotador aéreo es responsable del transporte del animal vivo o mascota en calidad de carga, desde el momento en que es recibido y aceptado en el aeropuerto de origen hasta su entrega en el de destino final, salvo que se encuentre bajo la disposición y control de la autoridad aduanera

o de otra autoridad competente, en cuyo caso tomará las previsiones para asegurar la integridad del mismo.

j) En resguardo de sus intereses, el pasajero podrá optar por el servicio de equipaje facturado con declaración expresa de valor de acuerdo al Artículo 41 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

k) Sin perjuicio del límite señalado en el numeral anterior, en caso de fallecimiento o lesión del animal o mascota, el transportista o explotador aéreo deberá recurrir a los organismos competentes en sanidad y salud animal para determinar las causas del incidente y ante las instancias de derecho para resarcir los daños.

l) Sin perjuicio del límite señalado en el literal "i", en caso de pérdida del animal o mascota, el transportista o explotador aéreo deberá recurrir a los organismos competentes de seguridad aeroportuaria a los fines de determinar las causas del incidente y las posibles responsabilidades administrativas a que hubiere lugar, así como ante las instancias de derecho para resarcir los daños.

m) El pasajero, ante la responsabilidad limitada de los transportistas o explotadores aéreos, a excepción de los casos de dolo, podrá optar a su criterio por coberturas mayores, a través de pólizas de seguro de viaje privadas, o utilizar los servicios especializados de carga aérea.

Lo no especificado en el presente artículo, se regirá de acuerdo con lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 113 (RAV 113), Transporte de Animales Vivos por Vía Aérea a Nivel Nacional e Internacional.

TRANSPORTE DE ALIMENTOS O PLANTAS

Artículo 40. Se prohíbe transportar productos cuyo ingreso al país o a otros países, sean prohibidos o restringidos por el riesgo de ser portadores de plagas o enfermedades para los humanos, animales o plantas, tales como: semillas, flores, frutas, hierbas aromáticas, verduras, productos cárnicos, plaguicidas, productos biológicos, y subproductos de origen animal y vegetal. Tales productos serán retenidos y destruidos por las autoridades sanitarias en los aeropuertos.

Cualquier elemento ordinario, cuyo carácter sea dudoso, deberá ser reportado al momento del chequeo, para que se determine si puede admitirse a bordo. Lo no contemplado en las presentes Condiciones

Generales del Transporte Aéreo se regirá de acuerdo a lo establecido en la normativa correspondiente.

OBJETOS VALIOSOS

Artículo 41. Todo transportista o explotador aéreo debe ofrecer al momento del chequeo del pasajero, el servicio de equipaje facturado con declaración expresa de valor de conformidad con lo siguiente:

a) Los objetos valiosos, siempre y cuando sean artículos permitidos y de uso legal, podrán transportarse bajo este servicio.

b) La tarifa de este servicio será como máximo, el quince por ciento (15%) del valor especial declarado, pudiendo el transportista o explotador aéreo establecer un porcentaje inferior a este, en razón de la competencia.

c) A opción del pasajero, la declaración expresa de valor podrá ser por uno (01) o todos los objetos dentro del equipaje facturado. Si el valor resultante es aceptado por el transportista o explotador aéreo, éste responderá hasta el límite de ese valor por el objeto u objetos de que se traten. Cada objeto declarado será pesado y deducido de las indemnizaciones que correspondan, establecidas en al Artículo 45 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

d) En caso de demora en la entrega del equipaje con declaración expresa del valor, corresponde la aplicación de los Artículos 46 y 47 de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

e) En los casos de declaración expresa de valor, el transportista o explotador aéreo podrá exigir al pasajero condiciones o medidas de seguridad adicionales para dicho transporte.

f) Para determinar el valor de los elementos en el equipaje que el pasajero presenta ante el transportista o explotador aéreo, para el servicio objeto de este Artículo, el interesado deberá presentar original y copia simple de la factura de los bienes o parte de los bienes, documento de tasación o cualquier otro que demuestre el precio de lo que se pretende declarar como valor especial; de no contarse con la documentación requerida, la determinación del valor se dará por negociación directa ente las partes interesadas. Se excluye de la declaración de valor la maleta en la cual se transportan los bienes del pasajero.

g) Cuando se presente un equipaje para declarar expresamente su valor, el pasajero deberá dirigirse al mostrador de registro del transportista o explotador aéreo encargado de efectuar el vuelo,

con antelación superior a los limites señalados en estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, para permitir:

1) Apertura del equipaje de valor especial: El pasajero deberá abrir el equipaje ante el empleado designado por el transportista o explotador aéreo, a fin de verificar que los artículos declarados como valor especial se encuentran en la cantidad y estado que se indican. Una vez terminado este trámite, deberá cerrar el equipaje con llave, candado o cualquier otro método de seguridad, conforme al literal "i" de este artículo.
2) Presentación y comprobación de existencia de los bienes contra documentos;
3) Negociación para determinar el valor, de ser necesario;
4) Formalización del documento de declaración expresa de valor;

h) La declaración expresa de valor sobre un equipaje facturado deberá indicar qué el transportista o explotador aéreo es responsable ante el pasajero, hasta la entrega del mismo en el destino final. La responsabilidad del transportista o explotador aéreo cesará en el momento en que el pasajero reciba el equipaje. El pasajero habrá de realizar los trámites respectivos en los casos de transporte sucesivo.

i) El transportista o explotador aéreo hará entrega del equipaje con declaración expresa de valor en el destino final, para lo cual el pasajero deberá revisar este equipaje con un representante del transportista aéreo con el objeto de verificar los bienes según la declaración efectuada.

j) El pasajero, ante la responsabilidad limitada de los transportistas o explotadores aéreos, a excepción de los casos de dolo, podrá optar a su criterio por coberturas mayores, a través de pólizas de seguro de viaje privadas, o utilizar los servicios especializados de carga aérea.

CAPÍTULO VI
RESPONSABILIDADES DEL TRANSPORTISTA O EXPLOTADOR AÉREO EN MATERIA DE EQUIPAJE

RESPONSABILIDAD EN MATERIA DE EQUIPAJE Y EQUIPAJE DE MANO

Artículo 42. El transportista o explotador aéreo es responsable del daño causado en caso de demora, hurto, destrucción, pérdida o avería del

equipaje por la sola razón de que el hecho que la causó, se haya producido durante cualquier periodo en que el equipaje se hallase bajo la custodia del transportista o explotador aéreo.

El transportista o explotador aéreo no será responsable en la medida en que el daño se deba a un caso fortuito o de fuerza mayor, defecto o a un vicio propio del equipaje. En caso de presunción de exoneración de responsabilidad del transportista o explotador aéreo por daños, se seguirá el procedimiento según lo establecido en el Artículo 51 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

El transportista o explotador aéreo será responsable si el daño le es imputable a éste o a sus dependientes o intermediarios, cuando por alguna razón se solicite al pasajero que su equipaje de mano, incluyendo sus objetos personales, sea transportado en el área de carga, para lo cual se efectuara el registro con presentación de talón al pasajero.

El transportista o explotador aéreo cuando solicite al pasajero que su equipaje de mano, incluyendo sus objetos personales, sea transportado en el área de carga, ofrecerá al pasajero:

a) Servicio de equipaje facturado con declaración expresa de valor, conforme a los literales "a", "b", "c", "e", "i" y "j" del Artículo 41 de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo. La determinación del valor del equipaje se hará por negociación directa entre las partes.
b) Resguardo en contenedor facilitado por el transportista o explotador aéreo para los objetos de valor del pasajero, para que estos sigan bajo su custodia en la cabina.

Si el equipaje de mano se dispone para ser custodiado por el personal del transportista o explotador aéreo, el mismo no perderá su condición de equipaje de mano ni las indemnizaciones inherentes a este.

El pasajero es responsable de la custodia de su equipaje de mano, siempre cuando el mismo no sea puesto a custodia del personal del transportista o explotador aéreo, por lo tanto el transportista o explotador aéreo queda eximido de responsabilidad en casos de omisión al debido cuidado por parte del pasajero.

PLAZO PARA DECLARAR LA PÉRDIDA DEL EQUIPAJE

Artículo 43. La pérdida del equipaje, se regirá de acuerdo a lo siguiente:

a) Cuando el equipaje no le ha sido entregado al pasajero al término de los catorce (14) días siguientes para vuelos nacionales y veintiún (21) días siguientes para vuelos internacionales, a la

fecha en que debería haber llegado originalmente. El pasajero podrá hacer valer contra el transportista o explotador aéreo los derechos que surjan de la Normativa Aeronáutica, del Principio de Corresponsabilidad, de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo y del contrato de transporte. En todo caso, el transportista o explotador aéreo podrá, antes del tiempo estipulado anteriormente, admitir la pérdida del equipaje y proceder al pago de las indemnizaciones correspondientes, de acuerdo al Artículo 54 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

b) Desde el momento en que el equipaje no es entregado en destino hasta la declaración de la pérdida, el transportista o explotador aéreo deberá cumplir con las obligaciones contenidas en los Artículos 46 y 47 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

c) Al momento en que se hace el reclamo ante el transportista o explotador aéreo, de acuerdo a los lapsos establecidos en el Artículo 51 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, se convendrá de antemano los medios de pago de la posible indemnización, la cual podrá ser en efectivo, por transferencia bancaria o cheque, previo acuerdo por escrito con el pasajero.

d) El transportista o explotador aéreo queda obligado a informar al pasajero, por los medios de contactos más efectivos, de los avances de tal reclamo, por lo menos cada cuarenta y ocho (48) horas. El incumplimiento de esta notificación se constituirá como una conducta perjudicial con intención de maltrato al pasajero, lo cual da derecho al reclamo o denuncia correspondiente y las sanciones a que haya lugar.

e) Una vez declarada la pérdida, el transportista o explotador aéreo deberá notificar al pasajero de la misma e indemnizarlo de acuerdo a los montos estipulados en el Artículo 45, a la declaración expresa de valor del Artículo 41 y los plazos comprendidos en el Artículo 54 de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

DESTRUCCIÓN O AVERÍA DEL EQUIPAJE

Artículo 44. El transportista o explotador aéreo es responsable del daño causado al pasajero en caso de destrucción o avería del equipaje, por la sola razón de que el hecho que causo el daño se haya producido durante cualquier periodo en que el equipaje se hallase bajo la

custodia y control del transportista o explotador aéreo. Sin embargo, el transportista o explotador aéreo no será responsable en la medida en que pruebe que la destrucción o avería del equipaje se debe a uno o más de los siguientes hechos:

a) La naturaleza o vicios propios del equipaje, cuando ya se encontraba averiado o defectuoso, de acuerdo a la constancia escrita establecida en el Artículo 36 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.
b) Un acto de guerra, acto de interferencia ilícita o un conflicto armado.
c) Casos fortuitos o de fuerza mayor.

INDEMNIZACIÓN POR PÉRDIDA, DESTRUCCIÓN O AVERÍA DEL EQUIPAJE

Artículo 45. En los casos de pérdida, destrucción o avería del equipaje facturado, corresponderá al transportista o explotador aéreo indemnizar al pasajero con una cantidad equivalente a diecisiete (17) Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso bruto del equipaje, el cual debe ser pagado en efectivo, transferencia bancaria o cheque. Los plazos para que el pasajero reclame la destrucción o avería del equipaje serán los estipulados en el Artículo 51, y los plazos para las indemnizaciones se regirán de acuerdo al Artículo 54 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

DEMORA EN LA ENTREGA DEL EQUIPAJE

Artículo 46. El transportista o explotador aéreo es responsable del daño ocasionado por la demora en la entrega del equipaje facturado al finalizar el viaje, y deberá reembolsar inmediatamente al pasajero en la terminal aérea o en la oficina comercial del transportista o explotador aéreo en el momento en que éste presente las facturas de los gastos en los cuales incurrió, a los fines de atender sus necesidades perentorias de vestimenta, aseo, confort y salud, durante el tiempo que dure la demora, siempre que no resulten excesivos ni desproporcionados.

Al verificarse la demora en la entrega del equipaje al momento del arribo del pasajero al aeropuerto de destino, se realizará un convenimiento por escrito entre el transportista o explotador aéreo y el pasajero, en el cual el transportista o explotador aéreo hará llegar el equipaje a un lugar consentido por el pasajero.

El convenimiento que hace referencia este Artículo, no exime al transportista o explotador aéreo de las reparaciones e indemnizaciones

a que hace referencia el Artículo 47 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

INDEMNIZACIÓN POR DEMORA EN LA ENTREGA DEL EQUIPAJE

Artículo 47. En los casos de demora en la entrega del equipaje facturado en el destino final del viaje, además de las disposiciones del Artículo anterior, corresponderá al transportista o explotador aéreo indemnizar al pasajero con cien (100) Derechos Especiales de Giro por retraso en la entrega del equipaje, el cual debe ser pagado en efectivo o mediante transferencia bancaria, previo acuerdo suscrito con el pasajero, en el mismo momento en que no llega el equipaje conjuntamente con el pasajero.

Adicionalmente, por cada día de retraso en la entrega del equipaje, el transportista o explotador aéreo pagará al pasajero cien (100) Derechos Especiales de Giro, hasta la declaración de la pérdida según lo dispuesto en el Artículo 43 de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

El transportista o explotador aéreo, tomará todas las previsiones del caso para que las reparaciones e indemnizaciones se realicen sin contratiempos.

DESTRUCCIÓN, PÉRDIDA O AVERÍA DEL EQUIPAJE DE MANO

Artículo 48. En los casos de pérdida, destrucción o avería del equipaje de mano, ocasionado por causas imputables al transportista o explotador aéreo, corresponderá a éste indemnizar al pasajero con mil (1000) Derechos Especiales de Giro y será pagado de conformidad con lo establecido en el Artículo 54 de estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

La pérdida del equipaje de mano es declarada automáticamente cuando por causas imputables al transportista o explotador aéreo, no le sea entregado al pasajero al finalizar el viaje.

Adicionalmente, deberá rembolsar inmediatamente al pasajero, en el momento en que este presente las facturas de los gastos en los cuales este deba incurrir, a los fines de atender sus necesidades perentorias de vestimenta, aseo, confort y salud, durante el tiempo que dure la demora, en la terminal aérea o en la oficina comercial del transportista o explotador aéreo según sea más conveniente para el pasajero hasta el pago de la indemnización correspondiente.

ESTIPULACIÓN SOBRE LOS LÍMITES

Artículo 49. El transportista o explotador aéreo podrá estipular en el contrato de transporte aéreo que los montos a indemnizar por destrucción, pérdida o avería del equipaje y al equipaje de mano sean más beneficiosos que los previstos en la Normativa Aeronáutica y en la presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

NULIDAD DE LAS CLÁUSULAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 50. Toda cláusula establecida en el contrato de transporte que tienda a exonerar al transportista o explotador aéreo de su responsabilidad o de fijar condiciones o en límite inferior a los establecidos en la Normativa Aeronáutica y en las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, será nula.

RECLAMO Y PRESCRIPCIÓN DE LA ACCIÓN PARA EXIGIR EL PAGO

Artículo 51. Todo reclamo por daños causados a los pasajeros por efecto de su equipaje o equipaje de mano transportado, se harán por escrito al transportista o explotador aéreo y a la Autoridad Aeronáutica con acuse de recibo, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.

El transportista o explotador aéreo deberá responder por el daño dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de llegada a destino, del día en que el equipaje debió haber llegado, desde la demora o cancelación del vuelo; salvo lo previsto en el Artículo 47 de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo.

La acción para exigir el pago de las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros y equipajes transportados prescribirá a los tres (03) años, contados a partir del último día que tiene la empresa para responder la reclamación.

EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Artículo 52. El transportista o explotador aéreo quedará exonerado, total o parcialmente de su responsabilidad, respecto al pasajero que solicita la indemnización por efectos del transporte de equipaje y equipaje de mano, si prueba que por negligencia u otra acción u omisión indebida del pasajero causó el daño o contribuyó a él.

EXCEPCIÓN A LOS LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

Artículo 53. El transportista o explotador aéreo no podrá beneficiarse de los límites de responsabilidad establecidos en estas Condiciones

Generales del Transporte Aéreo, cuando se pruebe que el daño, por el manejo del equipaje en el transporte, es el resultado de una acción u omisión de éstos, de sus empleados o de sus dependientes e intermediarios, con intención de causarlo o producto de la imprudencia, negligencia o inobservancia de los procedimientos básicos para el manejo del equipaje o de la lógica común.

PLAZO PARA EL PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES

Artículo 54. De ser consideradas procedentes las indemnizaciones contenidas en estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo, el transportista o explotador aéreo deberá pagar dentro del plazo de treinta (30) días siguientes a la fecha de recepción del reclamo por parte del pasajero afectado, por lo cual tomará las previsiones del caso para que las reparaciones e indemnizaciones se realicen sin contratiempos.

Dichas indemnizaciones podrán ser pagadas en efectivo, por transferencia bancaria o cheque, previo acuerdo suscrito con el pasajero. Para tales efectos, al momento de hacer el reclamo ante el transportista o explotador aéreo, este deberá otorgar al pasajero un compromiso previo de pago por escrito, con indicación del monto, fecha acorde al lapso indicado en este Artículo y las condiciones de pago o servicio de que se trate.

De ser rechazada por el transportista o explotador aéreo la reclamación o protesta formulada por el pasajero, sobre cualquiera de los hechos sujetos a indemnización en materia de equipaje, o bien por haberse vencido el plazo y condiciones de pago de la indemnización fijada en este Artículo, sin que el pasajero tenga respuesta del transportista o explotador aéreo, el afectado tendrá el derecho a emprender las acciones que juzgue conveniente ante las instancias judiciales a los fines de obtener las indemnizaciones que considere procedentes.

RESPONSABILIDAD DEL EQUIPAJE EN VUELOS DE CONEXIÓN Y VUELOS EN SUCESIÓN

Artículo 55. El transporte aéreo en vuelos de conexión, es considerado como una sola operación, ya sea que se formalice por medio de uno o varios contratos. La responsabilidad sobre equipaje y el equipaje de mano es del transportista o explotador aéreo que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido la demora, la pérdida,

destrucción o avería, salvo que uno de ellos hubiese asumido la responsabilidad por todo el viaje.

El transporte aéreo en vuelo sucesivo, es considerado como una serie de operaciones independientes que se formaliza por medio de varios contratos, en el cual será responsable el transportista o explotador aéreo que haya efectuado el tramo de la ruta en la cual se hubiere producido la demora, pérdida, destrucción o avería.

DERECHO A REINTEGRO

Artículo 56. Cuando un transportista o explotador aéreo abone una indemnización o dé cumplimiento a las demás obligaciones que le impone la Normativa Aeronáutica y las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, en materia de equipaje, no podrá interpretarse que tales actuaciones limitan su derecho a reclamar el reintegro de las sumas canceladas a cualquier otra persona, de conformidad con la legislación aplicable.

Estas Condiciones Generales del Transporte Aéreo no limitan en modo alguno el derecho de repetición que tenga el transportista o explotador aéreo frente a terceros con quien tenga un contrato, la suma de dinero pagada en reintegro en cumplimiento de las disposiciones contempladas en este instrumento. Asimismo, ninguna disposición de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo podrán interpretarse como una restricción al derecho que tiene cualquier persona con quien el transportista o explotador aéreo tenga un contrato, de solicitar de este último, el reembolso o una compensación con arreglo a la legislación aplicable en la materia.

CAPÍTULO VIII
PROCEDIMIENTO DE CONCILIACIÓN

DE LA SALA DE CONCILIACIÓN

Artículo 57. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil dispondrá del funcionamiento de una Sala de Conciliación, la cual tendrá por competencia procurar la solución de las controversias que se puedan suscitar entre los pasajeros y el transportista o explotador aéreo. La Sala de Conciliación funcionará en la sede principal de la Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, sin menoscabo de establecimiento de sedes temporales o permanentes en otras regiones del país.

DEL PROCEDIMIENTO DE LAS SOLUCIONES CONCILIADAS O AMISTOSAS

Artículo 58. En aquellos casos en que el transportista o explotador aéreo no haya solventado satisfactoriamente el reclamo realizado por el pasajero o no haya dado respuesta en los lapsos oportunos, el pasajero podrá solicitar ante la Autoridad Aeronáutica Civil, a través de su Sala de Conciliación, que se inicie el proceso de medicación correspondiente.

Una vez recibida y analizada la denuncia del pasajero en la cual se especifique la presunta infracción y siempre que no se trate de materia de orden público, el coordinador de la sala o el abogado de calidad de servicio que éste designe, ordenará la citación del o de los pasajeros por una parte y por la otra del presidente o representante legal del transportista o explotador aéreo, para que comparezcan ante la sala en la oportunidad que se fije, a los fines de dar comienzo al proceso de conciliación.

DE LA CONCILIACIÓN

Artículo 59. El coordinador de la sala o el abogado de calidad de servicio que éste designe, mediará y tratará que las partes controvertidas lleguen a la conciliación como medio pacífico de solución del conflicto, en la forma prevista en las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo. De lograrse la conciliación se levantará un acta, la cual será suscrita por las partes y por los Abogados de la Sala, y se procederá a insertarlo en el libro respectivo para efectos de su correspondiente registro, dejando constancia del fin de la controversia.

En caso de no lograrse la conciliación o no se cumpla voluntariamente lo acordado, se hará un segundo acto de conciliación y si las partes así lo quisieren hasta un tercer acto de conciliación, como máximo.

IMPOSIBILIDAD DE CONCILIACIÓN

Artículo 60. El coordinador de la sala o el abogado de calidad de servicio que éste designe, dará por terminado el procedimiento de medición y conciliación cuando exista manifestación expresa de voluntad de las partes de no estar interesadas en agotar esta vía como medio de solución pacifica de la controversia y lograr un acuerdo.

Asimismo, cuando las gestiones de mediación y conciliación se hayan realizado en tres (03) oportunidades que no hayan alcanzado la conciliación entre las partes, el coordinador de la sala o el abogado de calidad de servicio que éste designe, ordenará remitir el expediente

debidamente sustanciado y foliado a la Consultoría Jurídica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para su respectivo análisis jurídico y eventual procedimiento administrativo sancionatorio a que hubiere lugar contra el transportista o explotador aéreo.
En caso de no alcanzar la conciliación, el pasajero podrá proceder por la vía judicial para demandar los daños causados por el transportista o explotador aéreo.

MATERIA DE ORDEN PÚBLICO

Artículo 61. La conciliación no procederá cuando las presuntas infracciones sean consecuencias de actos que pongan en peligro la vida o la salud de las personas o se trate de materias en las cuales están prohibidas las transacciones por razones de orden público. En tales casos se remitirá el expediente a la Consultoría Jurídica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para su estudio respectivo.

REPARACIÓN DEL DAÑO

Artículo 62. En todos aquellos casos de infracciones administrativas, que ocasionen un daño de carácter patrimonial a uno o más pasajeros determinados y estos acudan en cualquier momento al procedimiento de conciliación y a través de ello se resuelva la controversia y se logre la reparación del daño causado, la Autoridad Aeronáutica Civil, mediante acta suscrita por las partes, contentiva del acuerdo logrado, dará por terminado el procedimiento de mediación y conciliación contra el presunto infractor y ordenará el archivo del expediente.

TÍTULO II
DISPOSICIONES TRANSITORIAS, DEROGATORIAS Y FINALES

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Única: Los Explotadores o Transportistas del Servicio Público de Transporte Aéreo de Pasajeros, Carga y Correo, Separadamente o en Combinación, Regular y No Regular, nacionales y extranjeros, disponen de sesenta (60) días hábiles siguientes a la publicación de esta Providencia Administrativa en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, para modificar todo lo referente a sus manuales de Calidad y Servicio y demás documentos pertinentes, con el objetivo de adecuarse a la presente normativa.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única: Queda derogada en todas sus partes la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-353-09, de fecha 14 de diciembre de 2009, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.478 de fecha 02 de agosto de 2010, que contiene la "REGULACIÓN SOBRE LAS CONDICIONES GENERALES DEL TRANSPORTE AÉREO".

DISPOSICIONES FINALES

Primera: Corresponderá a la Autoridad Aeronáutica Civil y a sus funcionarios, hacer cumplir las disposiciones de las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, con el objeto de adoptar las medidas necesarias para garantizar los derechos de los pasajeros.

Segunda: Sin perjuicio de las acciones legales que se intenten en los organismos jurisdiccionales, todo pasajero podrá formular las denuncias ante la Autoridad Aeronáutica, por el presunto incumplimiento de la Normativa Aeronáutica, en cualquier aeródromo o aeropuerto situado en la República Bolivariana de Venezuela.

Tercera: La Gerencia General de Transporte Aéreo, adscrita al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, tendrá la responsabilidad de efectuar el seguimiento y aplicabilidad de las disposiciones establecidas en las presentes Condiciones Generales del Transporte Aéreo, a objeto de que las mismas sean revisadas según la justa práctica de su aplicación.

Cuarta: La Gerencia General de Transporte Aéreo tendrá la responsabilidad de recabar los datos estadísticos sobre el incumplimiento de itinerarios y sus causas, imputables o no; daños causados a los pasajeros por destrucción, hurto, pérdida, avería o demora del equipaje facturado y del equipaje de mano, en que incurran los transportistas o explotadores aéreos, para su debido procesamiento como insumo en la toma de decisiones. Los transportistas o explotadores aéreos quedan obligados a proveer la información necesaria de acuerdo a los criterios y procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

Quinta: Las autoridades competentes actuarán de oficio o a solicitud de la parte agravada, en los casos de hurto de equipaje, para que el Ministerio Público conozca del mismo y efectué la investigación por la

presunta comisión de ese delito, de conformidad a lo contemplado en la normativa legal aplicable.

Sexta: Los transportistas o explotadores aéreos deben incluir en sus políticas de calidad de servicios, el adiestramiento obligatorio a todo el personal sobre las Condiciones Generales de Transporte Aéreo aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

Séptima: Las disposiciones contenidas en esta Providencia Administrativa son de carácter obligatorio y de aplicación preferente desde su entrada en vigencia, frente a cualquier otra norma, manual o procedimiento del transportista o explotador aéreo.

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

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUÍS MONTENEGRO CARRILLO

Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 1.860 del 03/06/2015

Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015

- **Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDA-343-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos y Aeropuertos (RAV 107).** *Gaceta Oficial Nº 6.228 Extraordinario del 18-05-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-343-16
CARACAS, 31 DE MARZO DE 2016

205°, 157° y 17°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, y en concordancia con lo establecido en el artículo 7 numerales 3 y 5 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 107 (RAV 107) SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL EN LOS AERODROMOS Y AEROPUERTOS

SECCIÓN 107.1 OBJETO Y APLICABILIDAD.

(a) La presente regulación establece las normas de seguridad de la aviación civil para prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita, así como aquellas acciones que deben ser adoptadas con posterioridad a la ocurrencia de los mismos en los aeródromos o aeropuertos que se clasifican dentro de las categorías reconocidas por la Autoridad Aeronáutica según sus usos, propietarios, facilidades, servicios, importancia, destinación, interés público, ubicación de movimiento y demás características que permitan diferenciarlos, para funcionar como tal, asimismo regula:

(1) La operación en todo aeródromo o aeropuerto de las actividades aéreas de un explotador a quien se le exige contar con un programa de seguridad en virtud a lo dispuesto en la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108).
(2) Todo aeródromo o aeropuerto que por su tipo de operación la Autoridad Aeronáutica le exija expresamente cumplir con el contenido de la presente Regulación.
(3) A toda persona que se encuentre en las instalaciones de un aeródromo o aeropuerto.
(4) A toda persona que forme parte de la organización del explotador de aeronaves y empleado del explotador de aeródromo o aeropuerto.
(5) A toda empresa que brinde servicios especializados aeroportuarios, agentes acreditados, empresas prestadoras de servicios de seguridad de la aviación civil y otros que realicen actividades dentro de las zonas de seguridad restringidas del aeródromo o aeropuerto.

SECCIÓN 107.2 DEFINICIONES.

Para los efectos de esta Regulación, las expresiones que figuran a continuación tienen el significado que se indica:

Acto de Interferencia Ilícita: Aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

(a) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
(b) La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
(c) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
(d) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

(e) La comunicación a sabiendas de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

(f) El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para:

(1) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.

(2) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

(3) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.

(4) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.

(5) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos.

(6) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.

Actuación Humana: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Administrado: Persona, organismo o empresa que tiene relaciones con la Autoridad Aeronáutica, y se encuentra bajo su supervisión y/o control. En este Programa se refieren específicamente a los explotadores de aeródromos, de aeronaves, los agentes acreditados para el manejo de la carga aérea y las empresas de servicios especializados de seguridad a la aviación civil.

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

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo Certificado: Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo. Todo aeródromo que a juicio de la Autoridad Aeronáutica, posee

instalaciones suficientes para ser consideradas de importancia en la aviación civil, o el que defina la ley.

Aeropuerto Internacional: Todo aeropuerto designado por la República Bolivariana de Venezuela, cuyo territorio está situado como puerta de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria así como procedimiento similares, y en el que estén de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Aeropuerto Nacional: Todo aeropuerto de uso público designado por la Autoridad Aeronáutica cuyo territorio está situado como puerta de entrada y salida para el tráfico aéreo nacional y en el que existen de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Agente Acreditado: Todo expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la Autoridad Aeronáutica, en relación con la carga, las encomiendas de mensajería, por expreso o correo.

Alerta de Bomba: Estado de alerta implantado por las Autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinados a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospecho en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aeronáutica civil.

Área Exclusiva: Es aquella porción del área de movimiento de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, concesionario o arrendatario ha acordado por escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo o aeropuerto designado para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, la cual se encuentra integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Arma: Es un instrumento o herramienta que se utiliza para atacar o defenderse, que puede ocasionar un daño a un individuo causando la muerte, heridas, inmovilizarlo o incapacitarlo.

Auditor / Inspector: Persona encargada de planificar, supervisar, verificar y coordinar con los recursos disponibles las auditorias,

inspecciones, estudios e investigaciones llevadas a cabo en un área determinada.

Auditoria de Seguridad: Examen en profundidad que se realiza sobre el cumplimiento de todos los aspectos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

Autoridad Aeroportuaria: Es la máxima autoridad dentro de cada aeródromo o aeropuerto que posea la administración, gestión y coordinación de las operaciones aeroportuarias, incluida la gestión de la seguridad del mismo.

Autoridad de Seguridad Competente: Es la Autoridad designada para la seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela la cual es la Autoridad Aeronáutica.

Aviación Corporativa: Es la explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Aviación General: Son todas las actividades aeronáuticas civiles no comerciales en cualquiera de sus modalidades.

AVSEC: Expresión anglosajona que significa Seguridad de la Aviación.

Aviso de Bomba: Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, aeródromo, aeropuerto o una instalación de aeronáutica civil, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro tipo de artefacto.

Carga: Es el conjunto de bienes que se transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga o Correo de Alto Riesgo: La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, cumple con uno de los criterios siguientes:

(a) Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil.

(b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha.

(c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Independientemente que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia del Estado.

Carga y Correo de Transbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

Centro de Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo, de Crisis: Lugar donde se establece el centro de Operaciones de Emergencia o el Centro de Manejo de Crisis en caso de una interferencia ilícita contra la aviación civil.

Certificación de Personal: Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad Aeronáutica de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen en materia de seguridad de la aviación civil.

Circular de Seguridad de la Aviación (CSA): Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de carácter clasificado y de cumplimiento obligatorio, que contiene procedimientos para el cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Control de Calidad: Corresponde a la estructura, los procesos y procedimientos así como las funciones y responsabilidades establecidas por la organización del Explotador de Aeródromo o Aeropuerto, Explotador de Aeronave, Agente Acreditado y Empresas de Servicios de Seguridad para verificar y fomentar un nivel de rendimiento sostenible y una cultura de perfeccionamiento continúo.

Correo: Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores de aeronaves con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Control de Seguridad: Medidas adoptadas para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Curso: Es una agenda completa de instrucción específica para un tipo de actividad a ser desempeñada por un personal en específico. Ejemplos: "Curso inicial para personal de agente de seguridad" o "Curso recurrente para agentes de seguridad", etc. Cada curso contiene varios módulos de instrucción.

Empresas de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil: Persona jurídica que brinde servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados y sus instalaciones, de

acuerdo con lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112.

Enmienda: Es la adecuación del Programa de Seguridad basada en las solicitudes realizadas por la Autoridad Aeronáutica o los Explotadores de Aeródromos y Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, Empresa de servicios de seguridad y Agentes Acreditados, en función a lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y otras disposiciones dictadas por la Autoridad Aeronáutica,

Ejercicios o Simulacros: Son actividades realizadas para determinar la eficacia de los procedimientos y de los Planes de contingencia, involucrando actividades en las cuales los servicios de seguridad demuestren su nivel de preparación ante la solución de actos de interferencia ilícita contra las instalaciones aeroportuarias o aeronaves.

Entrenamiento Recurrente: Es todo aquel entrenamiento que se repite cada periodo de tiempo con el propósito de actualizar los conocimientos del personal. Dicho entrenamiento es de carácter obligatorio recibirlo a efectos de que el personal en materia de seguridad continúe en sus funciones.

Entrenamiento en el Puesto de Trabajo: Es el ejercicio que tiene como finalidad que el estudiante demuestre su destreza y aplique los conocimientos obtenidos del entrenamiento Teórico; por lo que este tipo de entrenamiento es un complemento importante al momento de desarrollar un tema. Es requisito de todo entrenamiento el haber recibido la parte "Teórica" previo al desarrollo del entrenamiento en el puesto de trabajo.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Equipaje de Mano: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se transportan en la cabina de pasajeros mediante convenio con el explotador.

Equipaje Facturado o de Bodega: Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se transportan en la bodega o zona de carga de las aeronaves mediante acuerdo con cada explotador de aeronaves.

Equipaje de Transferencia entre Líneas Aéreas: Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipaje Extraviado: Equipaje que involuntaria o inadvertidamente es separado de los pasajeros o de la tripulación.
Equipos de Seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, en sus instalaciones y servicios.
Escoltar: Significa el acompañar o supervisar a una persona o cosa que no tiene acceso libre a las áreas restringidas por razones de seguridad, como se establece en el programa de seguridad local del aeródromo o aeropuerto, de manera suficiente para tomar acción inmediata si se involucra en otras actividades diferentes para las cuales fue autorizado.
Evaluación: Una apreciación de los procedimientos u operaciones que se basa en la experiencia y en el juicio de profesional del evaluador o fiscalizador.
Evidencia: Son los registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información que es pertinente para los criterios de las actividades de Control de Calidad, la cual es verificable. La evidencia puede ser cualitativa o cuantitativa.
Expedidor Reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.
Explotador de Aeródromos y Aeropuertos: Persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado o está autorizado por la Autoridad Aeronáutica para explotar un aeródromo o aeropuerto.
Explotador de Aeronaves: Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que se dedica a la explotación de aeronaves.
Hallazgos: Resultados de la evaluación que demuestran la evidencia de las actividades de control de calidad recopilada frente a los criterios establecidos. Los hallazgos pueden indicar conformidad (cumplimiento) o no conformidad (no cumplimiento).
Horas de Entrenamiento: Tiempo total necesario para completar el adiestramiento requerido para cada módulo de entrenamiento. Este lapso debe permitir la instrucción, demostración, prácticas y pruebas que se estimen necesarias. Este lapso debe expresarse en horas en el esquema del módulo.
Informe de auditoría: Medios normalizados de notificación a las autoridades del administrado sobre los resultados de la auditoría.

Imprevisibilidad: Implica la aplicación de medidas de seguridad con frecuencia irregular en distintos lugares y utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos, u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
Inspección de Seguridad: Es la actividad realizada por la Autoridad Aeronáutica, y corresponde a un examen de las medidas y procedimientos establecidos en los programas de seguridad aprobados para verificar que los términos y disposiciones se apliquen correctamente y en caso que no lo sean, se establezcan las correcciones o sanciones correspondiente.
Inspección de Seguridad de la Aeronave: Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.
Materiales: Se refiere al material de instrucción desarrollado para cada curso es decir, la información para la programación de las lecciones, guías para el instructor, programas de software de computadora, programas audiovisuales, libros de trabajo, manuales y demás material necesario. Todo el material debe reflejar con precisión los requerimientos de los cursos, debe estar organizado de forma eficaz y deben estar adecuadamente integrados en los métodos didácticos de instrucción.
Medida Correctiva: Toda acción establecida para corregir deficiencias que atenten contra la seguridad de la aviación civil.
Mentor: Es la persona designada por el administrado responsable de impartir y evaluar el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (EPPT).
Modulo: Es la más grande subdivisión de un curso, conteniendo temas y actividades ampliamente relacionadas. Los módulos son subdivisiones lógicas de un curso las cuales pueden ser evaluadas separadamente y aprobadas Individualmente pero que en sí mismas no sirven para calificar a una persona. Ejemplos: Modulo de reconocimiento de artefactos explosivos o armas ofensivas, módulo de protección de aeronaves, etc. Cada módulo contiene una o más asignaturas entrenamiento.
No Conformidad: Incumplimiento de un requisito.

Objetivo: Es lo que se espera que un alumno pueda cumplir al final de la instrucción

Objetivos Específicos: Establece la ejecución que se espera alcanzar para cada tema contemplado en la estructura de los contenidos.

Objeto de Prueba: Elemento o dispositivo utilizado para llevar a cabo una prueba de carácter técnico.

Oficial de Seguridad de a Bordo: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Parte Aeronáutica: Corresponde al área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto, de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte Pública: Corresponde al área de un aeródromo o aeropuerto y los edificios en ella comprendidos al que tienen libre acceso el público no viajero.

Pasajeros en Tránsito: Toda persona que arriba a un aeropuerto en un vuelo internacional, para continuar su viaje en otro vuelo de conexión internacional, sin necesidad de salir del área estéril.

Pasajero Perturbador: Toda persona que no cumpla con las normas de conducta en un aeropuerto, a bordo de una aeronave, o que no respete las instrucciones del personal del aeropuerto o de los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturbe el orden y la disciplina.

Pasajeros y Equipajes de Trasbordo: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace entre dos vuelos diferentes.

Permiso: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos, aeropuertos o a quienes por razones de necesidad legitima, requieran autorización para tener acceso a los mismos, a la parte aeronáutica o a cualquier zona de seguridad restringida, este permiso incluye los documentos de los vehículos expedidos para fines similares. El objeto del permiso, las tarjetas de identificación o pase de aeródromo o aeropuerto, es facilitar el acceso e identificar al individuo o vehículo.

Personal de Seguridad: Persona que reúne los requisitos establecidos en la sección 107.12 de la presente regulación.

Plan de acciones correctivas: Un plan de acción presentado al ente auditor por parte de un administrado auditado, indicándose los detalles de las medidas que dicho administrado se propone adoptar, en base a las recomendaciones presentadas por un equipo de auditoría. La realización del plan de medidas correctivas debe servir para que el administrado cumpla plenamente con las disposiciones de la normativa legal vigente.

Plan de Contingencia: Procedimientos alternativos aplicados en caso de realización de actos de interferencia ilícita, cuyo fin es permitir el normal funcionamiento de la aviación civil a través del empleo eficiente de medidas técnicas, humanas y organizativas.

Plan de Instrucción: Programación periódica de actividades académicas, destinadas tanto a brindar capacitación como mantener y actualizar los conocimientos y habilidades adquiridas.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de Instrucción: Se refiere a un documento escrito que incluye cursos, descripción de instalaciones, equipos, instructores, materiales, métodos didácticos de instrucción y procedimientos de examen y prueba. Este sistema debe satisfacer los requerimientos de la respectiva regulación y asegurar que cada personal de los administrados se mantenga adecuadamente capacitada para cada tipo de actividad desde el punto de vista de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Presentación: El trámite que realiza un pasajero ante un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.

Programa anual de actividades de Control de Calidad: Detalles acordados para un conjunto de actividades de Control de Calidad planificadas para un período de un año y dirigidas hada un propósito específico.

Programa de Seguridad Local: Medidas adoptadas por el explotador de aeródromos o aeropuertos para proteger a la aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Prórroga: Prolongación de un plazo, bien sea por decisión de la autoridad competente para ello, o bien porque la Ley así lo estipule.

Prueba de Seguridad: Prueba, secreta de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de

interferencia ilícita. Las pruebas son los métodos de trabajo utilizados exclusivamente por la Autoridad Aeronáutica, para someter a verificación los diversos elementos de la aplicación práctica de las medidas de seguridad de la aviación civil, Inclusive el equipo, el personal y los procedimientos, a fin de verificar la eficacia de las medidas de seguridad.

Puesto de Estacionamiento Aislado para Aeronaves: Área designada en un aeródromo o aeropuerto adecuada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita.

Puesto de Inspección: Lugar mediante el cual se aplican los medios técnicos o de otro tipo, destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de Interferencia ilícita.

Puesto de Presentación: Lugar donde se encuentra el mostrador en el cual el pasajero realiza la presentación.

Punto Vulnerable: Toda instalación en un aeródromo o aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría el funcionamiento normal de un aeródromo o aeropuerto.

Renovación del Certificado: Acto mediante el cual, la Gerencia de Seguridad de la aviación, previo cumplimiento de requisitos, le otorga al titular de un certificado la renovación del mismo para un nuevo período, con el fin de desempeñar las atribuciones conferidas.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustamente un bien, que ponga en peligro la Aviación Civil, sus instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Sanción: Pena contemplada en la Ley para las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones contempladas en los Instrumentos Jurídicos Venezolanos.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

Técnicas de Instrucción: Es la metodología utilizada para presentar la información al estudiante. Por ejemplo, pueden incluir conferencias, demostraciones, simulaciones, presentaciones audiovisuales, tareas para ser realizadas en la casa, talleres y prácticas. Los dispositivos de entrenamiento de nueva tecnología están también incluidos entre los métodos didácticos de instrucción.

Trabajo Aéreo: Es toda actividad de carácter comercial desarrollada por personas jurídicas, con el objeto de apoyar una actividad agropecuaria, industrial o científica, diferente al transporte aéreo, cuya naturaleza implica el uso de aeronaves civiles especialmente diseñadas, fabricadas o adecuadas, para la prestación del servicio especializado y debidamente equipadas para tal actividad, puede ser remunerada o gratuita y requiere del certificado emitido por la Autoridad Aeronáutica conforme a las normas técnicas.

Valija Diplomática: Cartera o envió embalado, cerrado y precintado que contiene la correspondencia oficial entre un Gobierno y sus agentes diplomáticos en el extranjero; esta valija goza de inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.

Verificación de Antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de Seguridad de la Aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos o sustancias peligrosas.

Zona de Clasificación de Equipajes: Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo o aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

Zona Estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección de personas y pertenencias y las aeronaves, y cuyo acceso se encuentra estrictamente controlado.

Zona Sin Restricciones: Zona de un aeródromo o aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

SECCIÓN 107.3 RESPONSABILIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO O AEROPUERTO.

Todo explotador de aeródromo o aeropuerto será responsable en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de:

(a) Establecer y aplicar un Programa de Seguridad Local, un Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, un Plan de Contingencias y un Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a las disposiciones previstas en las secciones 107.5, 107.27, 107.33 y 107.34, y lo establecido en los Apéndices A, B, y C de la presente Regulación.

(b) Establecer y aplicar medidas de seguridad de manera regular e imprevisible, con el objeto de prevenir o repeler actos de interferencia ilícita en los aeródromos o aeropuertos.

(c) Designar a un Jefe de Seguridad, cuya función primordial será velar por el cumplimiento de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

(d) Asegurarse que se cree un Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto de conformidad con los requisitos establecidos en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación.

(e) Cumplir y poner en práctica las disposiciones y normas emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

(f) Establecer o designar un cuerpo de vigilancia capacitado y certificado que se encargue de aplicar los procedimientos de seguridad, en cantidad suficiente para cumplir de forma eficaz las disposiciones adoptadas en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

(g) Proporcionar las instalaciones y servicios adecuados a los Organismos de Seguridad de Estado con la finalidad de que se puedan cumplir con las responsabilidades asignadas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y del Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

(h) Asegurar que se tengan en cuenta las necesidades en materia de seguridad de la aviación civil, en el diseño y construcción de nuevas instalaciones y servicios, así como, en las modificaciones de las ya existentes, de conformidad con lo establecido en la normativa técnica correspondiente.

(i) Asegurar que se defina y asigne el presupuesto y recursos necesarios para cumplir con las responsabilidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil en el aeródromo o aeropuerto.

(j) Diseñar y aplicar medidas para proteger los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones empleadas para los fines de la aviación civil, contra interferencias que pudieran poner en peligro la seguridad de las operaciones de la aviación civil en el aeródromo o aeropuerto.

(k) Establecer procedimientos e instruir a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa que pueda constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en las operaciones del aeródromo o aeropuerto.

SECCIÓN 107.4 PROGRAMA DE SEGURIDAD LOCAL DEL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe adoptar y llevar a cabo un Programa de Seguridad Local que:

(1) Resguarde la seguridad de las personas y pertenencias que viajan por transporte aéreo contra actos de interferencia ilícita.

(2) Esté suscrito por la autoridad aeroportuaria.

(3) Mantenga el modelo de presentación conforme al Apéndice A de la presente Regulación, en cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, y cualquier otro requisito exigido por la Autoridad Aeronáutica.

(4) Haya sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá una copia completa de su Programa de Seguridad Local aprobado, en la oficina del responsable de la seguridad del aeródromo o aeropuerto, y lo pondrá a disposición, a solicitud de los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto tiene que:

(1) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial referidas a las operaciones de seguridad del aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice E de la presente Regulación.

(2) Mantener una copia de las partes pertinentes de su Programa de Seguridad Local aprobado, o las instrucciones de implementación respectivas en todos los puestos de trabajo del aeródromo o aeropuerto donde se realice operaciones de seguridad de la aviación.

(3) Comunicar a la Autoridad Aeronáutica las solicitudes de información efectuadas por los explotadores de aeronaves, concesionarios o empresas de servicios en el aeródromo o aeropuerto sobre temas relacionados con la Seguridad de la Aviación.

(d) El explotador de aeródromo o aeropuerto, debe Incluir en su Programa de Seguridad Local, los procedimientos para implementar medidas de seguridad de manera aleatoria e imprevisible, a fin de contribuir con un efecto disuasivo de las medidas de seguridad establecidas.

SECCIÓN 107.5 PROCESO PARA LA APROBACIÓN DE PROGRAMAS Y PLANES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que pretenda la aprobación de un Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad y Plan de Contingencia sujeto a la presente Regulación, presentará sus programas ante la Autoridad Aeronáutica, con noventa (90) días hábiles de antelación al inicio estimado de cualquier tipo de operaciones.

(b) La Autoridad Aeronáutica, dentro de sesenta (60) días hábiles, posterior a la recepción del programa de alguno de los documentos mencionados en el literal a) de esta Sección, podrá aprobar el programa o enviará al solicitante un acta a través de la cual, se solicitará al explotador de aeródromo o aeropuerto que realice las correcciones necesarias para que dicho documento se ajuste a los requerimientos exigidos en la normativa técnica vigente.

(c) Una vez recibida el acta, el explotador de aeródromo o aeropuerto presentará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes, el Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia modificado, o solicitará a la Autoridad Aeronáutica una reconsideración. La solicitud de

reconsideración deberá ser presentada ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica.

(d) De ser emitida una solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica evaluara la misma, y procederá a cambiar o ratificar el acta.

(e) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia. De no ser subsanadas satisfactoriamente las no conformidades detectadas en la segunda revisión, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá iniciar el proceso nuevamente con la respectiva cancelación de derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 107.6 CAMBIO DE CONDICIONES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD.

(a) Posterior a la aprobación del Programa de Seguridad Local, todo explotador de aeródromo o aeropuerto seguirá los procedimientos estipulados en el literal b) de la presente Sección, si se determina que ha ocurrido cualquiera de las siguientes condiciones:

(1) La descripción de un área del aeródromo o aeropuerto incluida en el Programa de Seguridad Local ha sufrido modificaciones.

(2) La realidad actual de las operaciones del aeródromo o aeropuerto exige la adecuación de los procedimientos, instalaciones, equipos, capacitación y apoyo al personal de seguridad, incluidos en los documentos en materia de seguridad de la aviación en su aprobación original.

(3) Modificación de situaciones o condiciones dentro o fuera del entorno aeronáutico que pudieren afectar el nivel de amenaza establecido por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá:

(1) Notificar inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica sobre dicha condición y especificar toda medida interina que se tome con el objeto de garantizar la seguridad adecuada hasta aprobar la modificación apropiada del documento que requiera la adecuación.

(2) Posterior a la notificación a la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a lo señalado en el numeral anterior, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá cumplir con lo establecido en la sección 107.7 de la presente Regulación.

SECCIÓN 107.7 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS Y PLANES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A SOLICITUD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO O AEROPUERTO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que solicite la aprobación de una modificación de los Programas en materia de Seguridad de la Aviación Civil, debe presentar la solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica.

(b) Una vez recibida la solicitud de modificación, la Autoridad Aeronáutica, dentro de treinta (30) días hábiles, notificará por escrito al solicitante acerca de la aprobación o negación de dicha solicitud.

(c) La Autoridad Aeronáutica aprobará la solicitud de la modificación del documento, siempre que:

(1) La seguridad de la Aviación y el interés público lo requiera.

(2) La modificación propuesta brinda un nivel de seguridad adecuado.

(d) De ser negada la solicitud de modificación, el explotador de aeródromo o aeropuerto podrá ejercer el Recurso de Reconsideración respectivo ante la Autoridad Aeronáutica dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo dela comunicación.

(e) De ser ejercido un Recurso de Reconsideración por parte del solicitante, la Autoridad Aeronáutica debe resolver dicho recurso dentro de los quince (15) días siguientes al recibo del mismo, notificando dentro de este lapso al solicitante acerca de la aprobación o negación de dicha solicitud.

(f) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia.

De no ser subsanadas satisfactoriamente las no conformidades detectadas en la segunda revisión, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá iniciar el proceso nuevamente con el

respectivo pago de los derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 107.8 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS Y PLANES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR PARTE DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA

(a) La Autoridad Aeronáutica, tendrá la potestad de exigir por escrito al explotador de aeródromo o aeropuerto la modificación del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia, que haya sido aprobado con anterioridad, si se llegará a determinar que la seguridad y el interés público se encuentran afectados y se requiera dicha modificación.

(b) Una vez recibida la notificación por escrito de la modificación ordenada al explotador de aeródromo o aeropuerto por parte de la Autoridad Aeronáutica, el explotador si no estuviere de acuerdo con la misma tendrá un lapso de quince (15) días hábiles para ejercer Recurso de Reconsideración por escrito realizando los alegatos correspondientes. Una vez evaluado el recurso, la Autoridad Aeronáutica, deberá dar respuesta por escrito al explotador dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, anulando el contenido de la notificación o ratificando la misma, especificando en este último caso la fecha en la cual el explotador deberá dar cumplimiento a lo solicitado.

(c) Si la Autoridad Aeronáutica, determinara la existencia de una situación de emergencia que requiera acciones inmediatas y sin demoras por parte del explotador de aeródromo o aeropuerto, emitirá una comunicación modificando parte o todo el contenido del Programa de Seguridad Local, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencia del explotador, de forma permanente o temporal, lo cual será cumplido en el lapso de tiempo señalado en la comunicación. La Autoridad Aeronáutica, sustentar dichas modificaciones con la explicación de los motivos de la emergencia y la necesidad de la implementación de dichas modificaciones.

SECCIÓN 107.9 SEGURIDAD DE LA PARTE PÚBLICA.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto efectuará cuando las circunstancias lo requieran, de manera imprevisible y de acuerdo a la evaluación de riesgo coordinada por la Autoridad Aeronáutica conjuntamente con la autoridad aeroportuaria y los Organismos de Seguridad de Estado, el control e Inspección de las personas y sus pertenencias que ingresen a la parte pública, estableciendo cualquier otra medida de seguridad en las partes públicas para mitigar las posibles amenazas de actos de Interferencia ilícita, dando cumplimiento a lo establecido en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto, en coordinación con la Autoridad Aeronáutica y con el apoyo de los Organismos de Seguridad de Estado, deberá planificar, realizar e instrumentar en su Programa de Seguridad Local, procedimientos normativos y operativos de restricción y control, a fin de impedir efectivamente el ingreso de personas a la parte pública, cuando se estime o sospeche que el ingreso y permanencia de las mismas dentro de la infraestructura aeroportuaria, pueda servir a los efectos que éstas planifiquen, intenten o ejecuten actos que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil, en los aeródromos o aeropuertos, de las personas, cosas, su propia seguridad, la moral, el buen orden y la disciplina, que ocasionen molestias a otros usuarios o que a juicio de la Autoridad Aeronáutica, aeroportuaria y de seguridad de Estado, fomenten o faciliten la comisión de faltas y delitos en dichas áreas.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar anuncios de seguridad a través del sistema de sonido, en intervalos regulares, que incluirán como mínimo lo siguiente:

(1) Seguridad respecto al equipaje.
(2) No prestar ni recibir ayuda de extraños.
(3) Utilizar únicamente los servicios prestados por personal del aeropuerto y líneas aéreas.
(4) La prohibición del transporte de artículos prohibidos en el equipaje de mano.
(5) Acatar las instrucciones del personal de seguridad.
(6) Informar a las autoridades sobre irregularidades observadas.
(7) Cualquier otra que considere el explotador de aeródromo o aeropuerto.

SECCIÓN 107.10 SEGURIDAD DE LA PARTE AERONÁUTICA.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto, realizará las siguientes funciones:

(1) Controlar el acceso a la parte aeronáutica, lo cual incluye métodos para impedir el ingreso de personas y vehículos terrestres no autorizados. Los métodos de impedimento de ingreso mencionados deben incluir lo siguiente:

(i) Colocar vallas para impedir al acceso de personas no autorizadas a cualquier zona de seguridad restringida: del aeródromo o aeropuerto.

(ii) Instalar vallas en cloacas, conductos y túneles si fuera necesario para evitar el acceso. La valla o barrera debe separar la parte pública de la parte aeronáutica y otras instalaciones o zonas del aeródromo o aeropuerto, vitales para la operación segura de las aeronaves. Ambos lados de la valla o barrera deben estar libres para facilitar el patrullaje de estas zonas.

(iii) Diseñar un Plan de Contingencia contra manifestaciones, actos vandálicos, grupos de personas en evidente intención violenta y todos aquellos actos que puedan alterar el orden público.

(2) Controlar el desplazamiento de personas y vehículos terrestres dentro de toda parte aeronáutica, los mismos deberán portar en todo momento y de forma visible su permiso de acceso.

(3) Detectar y efectuar una acción con prontitud para controlar toda penetración, o intento de la misma, en la parte aeronáutica por personas cuyo ingreso no está autorizado de conformidad con el Programa de Seguridad Local.

SECCIÓN 107.11 SISTEMA DE CONTROL DE ACCESO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto estará en la obligación de implementar un sistema, método o procedimiento que garantice sólo el ingreso de las personas autorizadas para acceder a las zonas de seguridad restringidas conforme al Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, que garantice la negación inmediata del acceso a las personas cuya

autorización de acceso no corresponda con la zona a la que pretenda ingresar. El mismo debe diferenciar el acceso otorgado a una zona de seguridad restringida, a varias de ellas o a todas éstas.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá considerar a las siguientes personas para tener acceso a las zonas de seguridad restringidas, previo cumplimiento de los procesos de seguridad:

(1) Altas personalidades del gobierno y dignatarios de otros Estados.

(2) Miembros de la Fuerza Armada Nacional y Organismos de Seguridad de Estado, en cumplimiento de las actividades establecidas en el Programa de Seguridad Local.

(3) Tripulaciones de a bordo.

(4) Personas que eventualmente laboran en las zonas de seguridad restringidas a solicitud y responsabilidad de cualquier entidad que solicite su ingreso.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto, deberá garantizar que las personas, los artículos que transporten y los vehículos, a los cuales se las haya otorgado el acceso a una zona de seguridad restringida, sean inspeccionados en los puntos de control de acceso correspondientes.

(d) El explotador de aeródromo o aeropuerto controlará el acceso autorizado de personas a zonas de seguridad restringidas respetando lo siguiente:

(1) Se permitirá a los pasajeros el acceso a las zonas de seguridad restringidas durante el procedimiento de embarque, siempre que estén provistos y presenten para su inspección documentos de viajes válidos. Dichos documentos de viaje serán principalmente el pasaporte o documentos de identidad emitidos por su país de origen y una tarjeta de embarque auténtica otorgada por un explotador de aeronave,

(2) Se permitirá el acceso de personal debidamente acreditado por el explotador de aeródromo o aeropuerto, a las zonas de seguridad restringidas, designadas de conformidad con el sistema de permisos descrito en el Programa de Seguridad Local de cada aeródromo o aeropuerto.

(e) Queda bajo la responsabilidad de los concesionarios o arrendatarios dentro de un aeródromo o aeropuerto, aplicar las medidas de seguridad para el control de acceso de personas y vehículos que accedan de la parte pública a la parte aeronáutica por intermedio de las instalaciones o áreas exclusivas asignadas bajo la responsabilidad del concesionario o arrendatario. Corresponde al explotador de aeródromo o aeropuerto, describir en su Programa de Seguridad Local, las medidas que deban de aplicarse por parte de los concesionarios o arrendatarios para cumplir con las medidas de seguridad requeridas en el control de acceso, según los principios mencionados en esta sección.

(f) Para el otorgamiento a los concesionarios o arrendatarios del control de acceso a la parte aeronáutica, el explotador de aeródromo o aeropuerto, establecerá mediante acuerdo por escrito las condiciones en las cuales estos garanticen las medidas de seguridad aplicadas.

(g) En el caso que un concesionario o arrendatario no pueda cumplir con las medidas de seguridad para el control de acceso en sus instalaciones, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá:

(1) Exigir que se cumplan las medidas de seguridad para el control de acceso establecidas en su Programa de Seguridad Local.

(2) Asumir el control del acceso en las instalaciones del arrendatario o concesionario.

(3) Cerrar el punto de control de acceso.

SECCIÓN 107.12 AGENTES DE SEGURIDAD.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que requiera emplear a cualquier persona o disponer que actúen como agente de seguridad para efectuar su servicio en el aeródromo o aeropuerto, velará que las mismas:

(1) Sean sometidas a un proceso de selección.

(2) Cumplan con la capacitación teórica y de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(3) Obtenga la correspondiente certificación de competencia emitida por la Autoridad Aeronáutica.

(4) Demuestren que tienen el perfil requerido para cumplir con las funciones del cargo, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

(5) Sean fácilmente identificables portando un uniforme que los diferencie del resto de las dependencias del aeródromo o aeropuerto, y exhiba o porte una identificación u otro signo de autoridad.

(b) El perfil del personal de seguridad del aeródromo o aeropuerto, deberá cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:

(1) Ser mayor de 21 años de edad.

(2) Ser venezolano.

(3) Ser bachiller.

(4) Haber aprobado de manera satisfactoria una prueba psicológica que satisfaga los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica.

(5) Poseer buenas condiciones físicas, compatibles con las funciones de seguridad de la aviación, de acuerdo los parámetros exigidos por la Autoridad Aeronáutica.

(6) Debe cumplir con la normativa técnica vigente que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

(d) El explotador de aeródromo o aeropuerto no asignará al personal de seguridad de la aviación, tareas diferentes durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieren afectar la eficacia y la eficiencia de su desempeño o descuido de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

SECCIÓN 107.13 SUPERVISOR DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO O AEROPUERTO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto, al momento de designar a una persona como supervisor de seguridad, debe:

(1) Designar por escrito los supervisores de seguridad, para cuyo cargo deberán demostrar una experiencia no menor de tres (03) años en el área de seguridad de la aviación.

(2) Cumplir con los requisitos establecidos en los literales (a) y (b) de la sección 107.12.

(3) Disponer de una cantidad suficiente de supervisores de seguridad, que permitan atender de manera eficiente la coordinación y supervisión del volumen total de las operaciones de seguridad en el aeródromo o aeropuerto, considerando los aspectos de administración del recurso humano.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe establecer dentro de su Programa de Seguridad Local las responsabilidades y funciones atribuidas a los supervisores de seguridad, entre ellas:

(1) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad del aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad Local.

(2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes de seguridad utilizados en las labores de seguridad.

(3) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias encontradas en la aplicación de los controles y medidas de seguridad durante las operaciones del explotador de aeródromo o aeropuerto.

(4) Reportar inmediatamente al jefe de seguridad del explotador de aeródromo o aeropuerto, las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto no asignará otras actividades a un supervisor de seguridad durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieran afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

(d) La persona designada para cumplir labores de supervisor de seguridad deberá cumplir con lo establecido en la Sección 107.21 de la presente Regulación.

(e) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

SECCIÓN 107.14 EMPLEO DE FUNCIONARIOS DE ORGANISMOS DE SEGURIDAD DE ESTADO

(a) Cuando la cantidad de personal de seguridad de la aviación del explotador de aeródromo o aeropuerto no sea suficiente para satisfacer los requerimientos de seguridad, éste podrá solicitar el apoyo eventual o permanente de funcionarios pertenecientes a

Organismos de Seguridad de Estado a nivel nacional, estatal o municipal a fin de solventar estas deficiencias, siempre y cuando dichos funcionarios hayan recibido la correspondiente capacitación de acuerdo a lo establecido en el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación del aeródromo o aeropuerto aprobado por la Autoridad Aeronáutica o la normativa técnica aplicable para la función a desempeñar, lo cual será responsabilidad de la autoridad aeroportuaria.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe notificar a la Autoridad Aeronáutica toda solicitud de apoyo de funcionarios de Organismos de Seguridad de Estado, la cual debe estar acompañada de la siguiente información:

(1) La forma de establecer el canal de comunicación y los procedimientos en caso de requerir el apoyo eventual.

(2) Una copia de la parte del Programa de Seguridad Local que describe el apoyo del personal de los Organismos de Seguridad de Estado, necesario para cumplir las responsabilidades de seguridad.

(3) Una descripción por parte del explotador de aeródromo o aeropuerto, argumentando la necesidad de obtener apoyo de entidades nacionales, estatales o municipales para los funcionarios de seguridad de Estado.

(4) La capacitación a ser dictada por el explotador del aeródromo o aeropuerto, aplicable a estos funcionarios de Seguridad de Estado que apoyen las tareas de seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, en acuerdo a los principios de contenido y duración establecidos en el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación.

(5) El número y el período estimado del personal de los Organismos de Seguridad de Estado, solicitado para apoyar a los agentes de seguridad en el aeródromo o aeropuerto.

SECCIÓN 107.15 INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar la inspección de seguridad de pasajeros y su equipaje de mano de acuerdo a su Programa de Seguridad Local, cumpliendo lo siguiente:

(1) Antes de acceder a la zona de seguridad restringida, se asegurará que los pasajeros sean inspeccionados mediante pórtico detector de metales o detector de metales manual, y su equipaje de mano a través de la máquina de rayos equis (X). En caso de no poder cumplir con dicha función, debe contar con personal de seguridad suficiente para efectuar satisfactoriamente de forma manual la inspección sin afectar la facilitación.

(2) Garantizar que se apliquen los procedimientos establecidos, así como la existencia de las instalaciones y equipos descritos en su programa de seguridad local aprobado, para evitar o impedir el transporte, a bordo de aeronaves, de cualquier arma, artefactos explosivos o incendiarios, peligrosos o sustancias prohibidas en su persona o en el equipaje de mano.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe negar el acceso a los pasajeros que no permitan ser sometidos al proceso de inspección, salvo que el pasajero solicite que la inspección de seguridad se realice en privado.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe establecer en su Programa de Seguridad Local, procedimientos para la inspección de los pasajeros con las siguientes necesidades especiales:

(1) Los que lleven objetos de gran valor.

(2) Los que tengan marcapasos.

(3) Los que se encuentren físicamente incapacitados.

(4) Los bebés en coches y niños (se requerirá el consentimiento de su representante o acompañante).

(5) Las mujeres embarazadas.

(6) Los transexuales.

(7) Los pasajeros quienes por motivos religiosos se nieguen al chequeo manual, o al registro de su equipaje.

(d) El explotador de aeródromo o aeropuerto colocará en sus puestos de inspección de seguridad, personal AVSEC debidamente certificado, conforme a lo señalado en su Programa de Seguridad Local aprobado, y según lo establecido por en la Normativa Técnica Vigente.

(e) El explotador de aeródromo o aeropuerto se asegurará que no exista posibilidad de contacto entre los pasajeros de origen, tránsito o trasbordo, sometidos al control de seguridad y otras

personas que no hayan sido sometidas al mismo, una vez cruzados los puestos de inspección del aeródromo o aeropuerto. En caso de producirse dicho contacto, se inspeccionará nuevamente a los pasajeros y a su equipaje de mano antes de ingresar en la aeronave, para ello se adoptarán las siguientes medidas:

(1) Se desalojará al público de la zona de seguridad restringida y el personal AVSEC bajo la administración del aeródromo o aeropuerto, llevará un registro detallado de dicha zona.

(2) Los pasajeros y su equipaje de mano que han sido desalojados de la zona de seguridad restringida, deben ser sometidos a una segunda inspección antes de que se les permita subir a bordo de la aeronave.

(3) En caso que algún pasajero inspeccionado, haya tenido acceso a una aeronave después de haberse mezclado accidentalmente con personas no inspeccionadas, el personal de seguridad del explotador de la aeronave, llevará a cabo una inspección completa de la aeronave antes de permitir el abordaje.

(f) El explotador de aeródromo o aeropuerto se asegurará que los pasajeros que se trasborden a otro vuelo o estén en tránsito en operaciones nacionales, así como su equipaje de mano, sean sometidos a controles de seguridad adecuados, para evitar que se introduzcan artículos no autorizados a bordo de las aeronaves. Para el caso de los pasajeros en tránsito y trasbordo en las operaciones de vuelos internacionales, las medidas de seguridad incluirán una inspección a dichos pasajeros y a su equipaje de mano.

(g) El explotador de aeródromo o aeropuerto en el proceso de inspección al personal del cuerpo diplomático y su equipaje, debe respetar lo establecido en los Convenios Internacionales, en especial, La Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, y tendrá especial diligencia en informar a personal diplomático que el Estado Venezolano acoge las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional, relativa a realizar procesos de inspección a toda persona y equipaje de manera uniforme y universal, es decir sin excepciones.

(h) La valija diplomática, no será objeto de inspección por medios electrónicos ni registro manual, tampoco podrá ser abierta ni

retenida, siempre y cuando sea provista de signos externos visibles de un Estado, esté debidamente sellada e identificada conforme a las características establecidas en los Convenios Internacionales, en especial la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas.

(i) El personal diplomático, debe llevar consigo un documento oficial en el que conste su condición como tal y el número de bultos que constituyan la valija.

(j) Aquellos bultos, maletas o paquetes que no cumplan con los requisitos para ser considerados como Valija Diplomática según la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas y la Legislación Internacional, no serán vistos como tales y por consiguiente deben ser sometidos a los controles normales de inspección.

(k) El procedimiento indicado en los numerales anteriores, en ningún momento reemplaza los procedimientos de control propios de otras autoridades cuando se detecte la presencia de sustancias ilegales, artefactos o sustancias explosivas o mercancías peligrosas o cuando medie orden de autoridad judicial competente.

SECCIÓN 107.16 SEGURIDAD DEL EQUIPAJE FACTURADO Y NO IDENTIFICADO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto adoptará las medidas necesarias para asegurar que el equipaje facturado de origen y el de trasbordo destinado a ser transportado en la bodega de una aeronave que realiza operaciones de aviación civil nacional e internacional, sea inspeccionado antes de ser cargado a bordo de la aeronave.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto adoptará las medidas necesarias para que el equipaje no identificado o no reclamado sea inspeccionado a través de equipos de rayos X o de forma manual, para asegurarse que no contiene ningún artefacto explosivo ni otros artefactos de sabotaje, para posteriormente almacenarse en una zona protegida y aislada hasta que sea reclamado por su propietario o sea desincorporado de acuerdo al procedimiento que dicte la autoridad aeroportuaria.

SECCIÓN 107.17 PORTE, TRANSPORTE DE ARMAS, EXPLOSIVOS, MATERIALES PELIGROSOS Y TRATAMIENTO DE OBJETOS PROHIBIDOS

(a) A excepción de lo dispuesto en los literales (b), (c) y (d) de la presente Sección, ninguna persona puede portar armas, explosivos u objetos prohibidos en las instalaciones del aeródromo o aeropuerto:

(1) Al iniciarse la inspección de la persona o de sus pertenencias antes de ingresar a una zona de seguridad restringida.

(2) Al ingresar o una zona de seguridad restringida o al encontrarse en la misma.

(b) Podrán portar armas de fuego dentro de las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos y aeropuertos, los funcionarios de los organismos de seguridad de Estado cuando existan motivos fundados para determinar que su actuación sea requerida para contener o suprimir la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita.

(c) Podrán portar armas de fuego los agentes de los Organismos de Seguridad de Estado que escolten a una persona bajo su custodia, por encontrarse sometido a procesos judiciales, deportados o inadmisibles, para ser transportados a bordo de una aeronave.

(d) Podrán portar armas de fuego los agentes de los Organismos de Seguridad de Estado que por motivos de la seguridad del vuelo, deban viajar a bordo de las aeronaves nacionales o extranjeras, según lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

(e) El explotador de aeródromo o aeropuerto, debe establecer procedimientos en su programa de seguridad local para asegurar que el traslado de armas de fuego a ser transportadas por los explotadores de aeronaves cumplan con sus políticas y procedimientos.

(f) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe designar y acondicionar un área para realizar de manera segura la descarga del arma de fuego a ser trasportada por el explotador de aeronave, así como coordinar la presencia de un funcionario de seguridad de Estado responsable de verificar la documentación que acredite el porte de armas y la descarga de la misma.

(g) Los pasajeros no podrán portar objetos prohibidos sobre su persona o en su equipaje de mano al ingresar a una zona de seguridad restringida.

(h) Todo lo dispuesto en la presente sección, tiene aplicación sobre las operaciones de transporte aéreo comercial público de pasajeros, carga y correo.

SECCIÓN 107.18 REGISTRO DE NOVEDADES Y REPORTES.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá garantizar que:

(1) Se mantenga el registro de novedades por un mínimo de doce (12) meses a la ocurrencia de estas.

(2) A solicitud de la Autoridad Aeronáutica, se ponga a su disposición el registro de novedades.

(3) Se notifique de manera, y por el medio más expedito, a los Inspectores de Seguridad de la Aviación (AVSEC) asignados a cada administrado, o a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, aquellos eventos descritos en el literal b) de esta sección y dentro de los primeros cinco (05) días a partir del suceso, remitiendo debidamente completado, el formulario "Reporte de Actos de Interferencia Ilícita". Apéndice F de la presente Regulación.

(4) Se envíe mensualmente a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los primeros cinco (05) días del mes, aquellos eventos descritos en el literal (c) de esta sección mediante el formulario "Reporte de Novedades", de acuerdo a lo establecido en el Apéndice G de la presente Regulación.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá notificar cualquiera de los siguientes eventos:

(1) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.

(2) La destrucción o daños causados a una aeronave en servicio.

(3) Detección de un artefacto o sustancia capaz de destruir la aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

(4) La destrucción o daños causados a las instalaciones o servicios de la navegación aérea o la perturbación de su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

(5) La comunicación a sabiendas, de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

(6) El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para:

i. Ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas que cause o pueda causarle lesiones graves o la muerte en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil.

ii. Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y se encuentre situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

(7) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.

(8) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.

(9) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos.

(10) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá notificar cualquiera de las siguientes novedades:

(1) Cantidad y tipo de armas, explosivos u otros artículos prohibidos hallados durante los procesos de inspección en el aeródromo o aeropuerto y el método de detección utilizado para cada uno de ellos.

(2) Cantidad de detenciones y la disposición inmediata de toda persona al organismo de seguridad respectivo.

(3) Cantidad de denuncias por delitos comunes tales como robos, hurtos, estafas, agresiones físicas, entre otros, además de eventos como huelgas de cualquier tipo u otros eventos similares.

(4) Cantidad de extravíos, robos o hurtos de tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos.

(5) Cantidad de reportes de faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de tarjetas de identificación emitidas por el aeródromo o aeropuerto, indicando la empresa a la cual pertenece la persona.

(6) Todo incidente con entidades del Estado y otras organizaciones.

(7) Cualquier otro evento que establezca la Autoridad Aeronáutica.

(d) La persona que realice los trámites de remisión del reporte de novedades por parte del explotador de aeródromo o aeropuerto, debe prever que esta información llegue adecuadamente a la Gerencia de Seguridad de la Aviación, manteniendo la misma bajo una distribución limitada y que ésta no se distribuya a personas que no tengan la imperiosa necesidad de conocerla.

SECCIÓN 107.19 MEDIOS DE IDENTIFICACION EN EL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe diseñar e implementar un sistema de identificación basado en la emisión de tarjetas de identificación para las personas y pases para vehículos que tengan acceso a las zonas de seguridad restringidas y parte aeronáutica del aeródromo o aeropuerto.

(b) La parte aeronáutica se puede subdividir en zonas de seguridad restringidas, las cuales deben poseer un nivel de acceso y seguridad acorde a la criticidad de las funciones que normalmente se realizan en ellas, con la anotación de los accesos correspondientes en la tarjeta de identificación de personas o en los pases para vehículos. El acceso a estas zonas se otorgará con base al principio de "necesidad legitima de acceso" a las mismas, para llevar a cabo una tarea o desempeñar una obligación de servicio.

(c) La empresa u organización con operación en el aeródromo o aeropuerto, para la cual labore un empleado que requiera una tarjeta de identificación o pase para vehículo, debe iniciar dicha solicitud de manera escrita a través del formato o planilla preestablecido por el aeródromo o aeropuerto en el departamento encargado de expedir los permisos, suministrando la filiación completa del empleado, la descripción del cargo, del

puesto de trabajo a desempeñar por éste y una justificación de la necesidad de acceso a las zonas de seguridad restringidas solicitadas para el empleado. No debe ser considerado el cargo, grado o título de una persona como criterio para asignarle una tarjeta de identificación o un pase para vehículos.

(d) La empresa u organización solicitante de una tarjeta de identificación, debe realizar la verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana del postulado, a fin de verificar la probidad de ésta, como parte de la evaluación para el otorgamiento de acceso sin escolta a la parte aeronáutica o a una zona de seguridad restringida del aeródromo o aeropuerto. El resultado de estas verificaciones debe ser reflejado en el formato o planilla de solicitud preestablecido por el aeródromo o aeropuerto.

(e) Una vez consignados los requisitos exigidos por la empresa solicitante, o de realizarse la verificación de estos requisitos por el aeródromo o aeropuerto para el caso de empleados del mismo o personas contratadas por este, el responsable de otorgar dichos permisos en el aeródromo o aeropuerto debe determinar a qué zonas de seguridad restringidas tendrá acceso el solicitante para cumplir con las funciones declaradas.

(f) El explotador de aeródromo o aeropuerto no podrá expedir un permiso que brinde acceso a cualquier zona de seguridad restringida a menos que la persona haya culminado satisfactoriamente una capacitación en materia de seguridad de la aviación, de conformidad con un programa de instrucción aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(g) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro de toda capacitación impartida, hasta noventa (90) días hábiles posteriores a la terminación de los privilegios de acceso sin escolta de dicha persona.

(h) Los permisos tendrán una vigencia no mayor a doce (12) meses y de ser requeridas renovaciones, los solicitantes deberán cumplir nuevamente con los requisitos de la presente sección. Salvo en aquellos casos en que el explotador de aeródromo o aeropuerto así lo establezca en su programa de seguridad local, o mediante comunicado, no se podrá otorgar prórroga de los permisos una vez caducada la fecha de vigencia de los mismos.

(i) Para el diseño de los permisos debe respetarse las siguientes características:

(1) Debe impedir falsificaciones.
(2) Debe ser de fácil identificación.
(3) Debe evitar alteraciones en su contenido.

(j) El permiso deberá incluir:
(1) Nombre del titular.
(2) Cédula de identidad.
(3) Fotografía a color del titular.
(4) Nombre del patrono (compañía / organización).
(5) Fecha de expiración del permiso.
(6) Anotación de los accesos correspondientes a las zonas de seguridad restringidas autorizadas.
(7) Número de serie del permiso.

(k) Los criterios y los requisitos para la expedición de pases de vehículos deben seguir las pautas de las tarjetas de identificación de personas.

(l) En los pases para vehículos deberá incluirse por lo menos, la siguiente información:
(1) Número de serie del vehículo y matrícula.
(2) Nombre de la organización propietaria o explotadora del vehículo.
(3) Período de validez del pase.
(4) Anotación de los accesos correspondientes a las zonas de seguridad restringidas autorizadas.
(5) Puntos de control de acceso que el vehículo está autorizado a utilizar.

(m) Todo el material utilizado en la producción de los permisos debe conservarse resguardado en un lugar seguro y se debe establecer procedimientos adecuados de control de inventario y de verificación de los materiales.

(n) Todo el personal adscrito al aeródromo o aeropuerto o de las empresas u organizaciones que operen en estos, así como los visitantes a sus instalaciones deben exhibir las tarjetas de identificación en la vestimenta exterior por encima de la cintura, siempre que se encuentren en las zonas para la que hayan sido autorizadas. En aquellos casos que se consideren necesarios por fines de seguridad laboral, deben diseñarse vestimenta exterior con un bolsillo transparente, o cualquier otro diseño, en el que pueda colocarse el permiso y ser exhibido con seguridad.

(o) Los pases para vehículos deben fijarse en el vidrio del parabrisas delantero del vehículo para el cual se expiden y exhibirse

permanentemente cuando el vehículo ingrese en zonas de seguridad restringidas.

(p) El explotador de aeródromo o aeropuertos debe establecer dentro de su Programa de Seguridad Local, las políticas y procedimientos necesarios con el fin de recolectar aquellos permisos vencidos, bien sea al momento de la renovación, en la retención de permisos vencidos en los puntos de control de acceso o mediante cualquier otro método alternativo, que permitan mantener bajo custodia y posterior destrucción, aquellos permisos vencidos.

(q) El explotador de aeródromo o aeropuerto, así como las empresas u organizaciones que soliciten tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos, deben establecer procedimientos para recuperar estos permisos inmediatamente después que su titular deje de tener derecho al acceso que se le ha concedido, particularmente cuando el titular autorizado finiquite la relación laboral en la organización o sea transferido a otras obligaciones.

(r) Las empresas, organizaciones y las dependencias internas del aeródromo o aeropuerto que soliciten tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos, deben notificar de manera expedita al departamento encargado de expedir los permisos, el extravío, robo o deterioro de los permisos otorgados a su personal.

(s) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar como medida de control de la calidad al sistema de emisión de permisos, auditorías aleatorias a fin de cotejar el total de tarjetas de identificación y pases de vehículos emitidos con los que poseen los explotadores de aeronaves, empresas de servicios de seguridad, agentes acreditados, concesionarios y arrendatarios a fin de validar que los mismos notifiquen oportunamente los permisos recuperados o extraviados de su personal.

(t) En caso de presentarse un hecho extraordinario, o evidenciarse a través de las actividades de control de calidad efectuadas por el explotador de aeródromo o aeropuerto, que el cinco por ciento (5%) del total de tarjetas de identificación y pases de vehículos emitidos se encuentren extraviados, el explotador de aeródromo o aeropuerto debe realizar las coordinaciones respectivas a fin de iniciar de manera inmediata la actualización y emisión del total de las tarjetas de identificación para evitar el

ingreso de personas y vehículos no autorizados a las zonas de seguridad restringidas del aeródromo o aeropuerto.

(u) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe desarrollar un reglamento interno de manejo de los sistemas de identificación que Incluya las infracciones con sus respectivas sanciones de conformidad con lo establecido en el Ordenamiento Jurídico, tales como:

(1) Transferir el permiso a personas o vehículos no autorizados o distintos de su titular.

(2) Falsificación de permisos.

(3) Alteración del contenido e información en los permisos.

(v) Los permisos válidos para el uso en los aeródromos o aeropuertos son:

(1) Las credenciales oficiales emitidas a los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica venezolana, que permitirán a dicho personal tener acceso a las partes pública y aeronáutica de los aeródromos o aeropuertos en cumplimiento de sus funciones.

(2) Los permisos emitidos a personas y vehículos por el explotador de aeródromo o aeropuerto según lo establecido en su programa de seguridad local.

SECCIÓN 107.20 JEFE DE SEGURIDAD DEL AERÓDROMO 0 AEROPUERTO.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe designar en su Programa de Seguridad Local un Jefe de Seguridad del Aeropuerto que cumpla con lo establecido en la presente sección, con poder de decisión y quien será el responsable de la seguridad del aeródromo o aeropuerto. La designación debe incluir el nombre del Jefe de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se contactará durante las veinticuatro (24) horas del día.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe designar por escrito una persona que supla al Jefe de Seguridad del aeródromo o aeropuerto, quien debe cumplir con el perfil establecido en la Sección 107.13 de la presente regulación. Esta persona apoyará constantemente al Jefe de Seguridad del aeródromo o aeropuerto en las operaciones de seguridad de la aviación, y cubrirá las funciones del Jefe de Seguridad a falta de éste.

(c) El Jefe de seguridad servirá como contacto principal del explotador del aeródromo o aeropuerto para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y a las comunicaciones con la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local.

(d) Toda persona designada como Jefe de Seguridad en un aeródromo o aeropuerto, debe cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad, contra los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la Aviación Civil.

(2) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

(3) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.

(4) Este familiarizado con las operaciones de un aeródromo o aeropuerto.

(5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad Local, el Programa de Control de Calidad, el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, y el Plan de Contingencias del aeródromo o aeropuerto.

(6) Este familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).

(7) Aprobar una evaluación teórica de conocimientos generales en materia de seguridad de la aviación de acuerdo a las disposiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica.

(8) haber realizado el pago correspondiente a los Derechos Aeronáuticos.

(e) Cuando el jefe de seguridad de aeródromo o aeropuerto no reúna complemente los requisitos establecidos en el literal anterior, la persona que lo supla deberá cumplir cabalmente con tales requisitos.

(f) Corresponde al Jefe de Seguridad de un explotador de aeródromo o aeropuerto, las siguientes responsabilidades:

(1) Señalar las discrepancias, deficiencias y errores en las medidas de seguridad del explotador de aeródromo o aeropuerto, explotadores de aeronaves, organismos de Seguridad de Estado, correo y otras organizaciones que realicen operaciones en el aeródromo o aeropuerto, recomendando las medidas para ser corregidos.

(2) Tomar las medidas necesarias para corregir las fallas en materia de seguridad en el aeródromo o aeropuerto.

(3) Realizar un estudio de seguridad del aeródromo o aeropuerto y mantenerlo actualizado, a través del cual se evalué la necesidad de personal para atender de forma eficaz y eficiente el volumen de las operaciones de seguridad que se desarrollan en el aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local, y teniendo en cuenta las necesidades de administración del recurso humano.

(4) Participar en el equipo de planificación y diseño de aeródromo o aeropuerto.

(5) Modificar cuando se requiera, el Programa de Seguridad Local, el Programa de Instrucción en Seguridad o el Plan de Contingencias del Aeródromo o Aeropuerto, para corregir las deficiencias en estos y cubrir las necesidades en materia de seguridad, de acuerdo a lo establecido en la sección 107.7 y 107.8 de la presente Regulación.

(6) Garantizar que el Programa de Seguridad Local se mantenga actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(7) Supervisar y vigilar el cumplimiento del Programa de Seguridad Local.

(8) Mantener comunicación eficaz entre el aeródromo o aeropuerto y otros Organismos de Seguridad de Estado.

(9) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia en todas las personas que laboren en el aeródromo o aeropuerto.

(10) Garantizar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en el aeródromo o aeropuerto, reciban la capacitación adecuada.

(11) Garantizar la inspección de los pasajeros y del equipaje de mano, a fin de lograr que dichas actividades se efectúen de forma completa y eficaz.

(12) Mantener una relación de todos los actos o tentativas de actos de Interferencia ilícita ocurridos en el aeródromo o aeropuerto así como de todas las armas, objetos prohibidos y artefactos peligrosos detectados durante la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano, y reportarlas a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(13) Iniciar las indagaciones, tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos o tentativas de actos de interferencia ilícita, con el objeto de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.

(14) Preparar los planes de contingencias del aeródromo o aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.

(15) Presidir el Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto.

(16) Garantizar la disponibilidad de los medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos que pongan en peligro la seguridad de la Aviación Civil.

(17) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenaza deba ser aumentado y proponer a la Autoridad Aeronáutica la adopción de medidas de seguridad especiales.

(g) Toda persona designada como responsable de la aplicación del Programa de Seguridad de un aeródromo o aeropuerto debe completar satisfactoriamente la capacitación de actualización anual y presentar ante la Autoridad Aeronáutica una evaluación teórica en la materia.

SECCIÓN 107.21 HISTORIAL DE LOS EMPLEADOS, VERIFICACION DE ANTECEDENTES LABORALES Y BUENA CONDUCTA CIUDADANA.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto otorgará una autorización de acceso cuando:

(1) La persona haya sido objeto de una revisión satisfactoria que abarque los últimos cinco (5) años de su historial laboral y de buena conducta ciudadana.

(2) El explotador de aeródromo o aeropuerto o el empleador solicitante incluya en el formato de solicitud una notificación, mediante la cual el solicitante fue sometido a una verificación de historial laboral y buena conducta ciudadana.

(b) Se considerará que un explotador de aeródromo o aeropuerto cumple sus obligaciones en virtud al literal (a) de la presente sección, cuando:

(1) Verifica la emisión de la certificación realizada por el empleador solicitante en la cual éste indica el cumplimiento de la historia laboral y de buena conducta ciudadana de sus empleados.

(2) Al efectuar en forma aleatoria las verificaciones de los antecedentes laborales, de buena conducta ciudadana y de los permisos de acceso otorgados con anterioridad procede a resolver con el solicitante cualquier incumplimiento de los requisitos exigidos y lo informe por escrito a la Autoridad Aeronáutica.

(c) El explotador de aeródromo o aeropuerto designará por escrito a un personal a fin que se haga cargo de:

(1) Revisar y controlar los resultados de verificación de historial laboral y buena conducta ciudadana para otorgar permisos de acceso.

(2) Verificar antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana en forma aleatoria, de por lo menos el cinco por ciento (5%) de las solicitudes de permisos de acceso para personas por parte de un explotador de aeronaves, concesionario o empresa de servicio en el aeródromo o aeropuerto, y de encontrar cualquier incumplimiento o falta de probidad, negará dicha solicitud y lo notificará a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(3) Verificar los antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana del cien por ciento (100%) de las solicitudes de permisos de acceso para el personal empleado de las diferentes dependencias del explotador del aeródromo o

aeropuerto, que requieran acceso sin escolta a la parte aeronáutica o zona de seguridad restringida.

(d) El explotador de aeródromo o aeropuerto conservará un registro físico y confidencial de todo individuo, por un período de veinticuatro (24) meses posteriores al término de la autorización de acceso. Los registros de toda persona deberán contener:

(1) La solicitud del permiso, las constancias de trabajo que emite el empleador, así como cualquier otra información que se considere necesaria.

(2) Una comprobación de sus antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, que deberá incluir los resultados respectivos o una certificación por parte del explotador de aeródromos o aeropuertos o explotador de aeronaves.

(3) Una constancia emitida por el explotador de aeronaves, concesionario o empresa de servicio de aeródromo o aeropuerto, mediante la cual se compruebe que en la solicitud de permisos de acceso de sus empleados se cumplió con lo estipulado en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 108, 109 y 112.

(e) El explotador de aeródromo o aeropuerto mantendrá un registro de nombres y firmas de las personas designadas por parte de los explotadores de aeronaves, concesionarios o empresas de servicios en el aeródromo o aeropuerto, autorizadas para solicitar permisos de acceso.

(f) Un explotador de aeródromo o aeropuerto podrá autorizar, aun sin haber realizado la verificación de antecedentes laborales, el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas de las siguientes personas:

(1) Altas autoridades del Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela, miembros de la Fuerza Armada Nacional y Organismos de Seguridad de Estado.

(2) Tripulaciones de explotadores de aeronaves extranjeras.

(3) Inspectores Aeronáuticos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(g) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá solicitar que todas las personas que pretendan realizar una actividad en las zonas de seguridad restringidas y parte aeronáutica, llenen un formulario de solicitud, que incluya lo siguiente:

(1) Datos personales.

(2) Empleos anteriores indicando ubicación, dirección y teléfonos.
(3) Datos personales y teléfonos de su supervisor inmediato de la empresa.
(4) Presentación de una carta de buena conducta ciudadana, expedida por la autoridad local donde reside.
(5) Declaración por parte del solicitante, que la información es completa y precisa.
(6) Declaración de aceptación, que si la información es falsa o equivocada, ello bastará para rechazar su solicitud.
(7) Autorización para consultar a los empleadores anteriores u organismos del gobierno y sus referencias personales.
(8) Firma del solicitante.
(9) visa de transeúnte laboral al personal extranjero.
(10) Cualquier información pertinente que se considere necesaria para facilitar la verificación de antecedentes laborales y buena conducta ciudadana.

(h) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá solicitar y mantener registros, sobre la presentación y actualización cada doce (12) meses, de la constancia de buena conducta ciudadana, correspondiente a cada empleado del administrado, que tenga autorización de acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

SECCIÓN 107.22 NIVELES DE AMENAZA.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto, dentro de su Programa de Seguridad Local deberá indicar los procedimientos a fin de ajustarse a los diferentes niveles de amenaza a que pueda estar expuestos, teniendo en cuenta la ubicación del aeródromo o aeropuerto, las condiciones políticas, zona de conflicto y cualquier otro criterio que permita a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil de la Autoridad Aeronáutica definir en qué situación se encuentra.

(b) El nivel de amenaza será evaluado por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a la situación de peligro, a las medidas de seguridad que tiene el aeródromo o aeropuerto y que puedan cambiar a corto plazo, de acuerdo a las circunstancias especiales o a instrucciones de la Autoridad Aeronáutica. Los niveles de amenaza son los siguientes:

(1) Nivel de amenaza **ALTA**: Se aplicará cuando suceda un hecho generado por un acto de interferencia ilícita o cualquier otro que atente contra la seguridad de las personas e instalaciones aeronáuticas, asimismo, este nivel deberá establecerse, cuando existan hechos que ocurran continuamente y que puedan generar una condición crítica o en el caso de que existan informaciones ordinarias o secretas que un explotador de aeródromo o aeropuerto o de aeronaves lleguen a ser objeto de algún tipo de agresión.

(2) Nivel de amenaza **MEDIA**: Se podrá aplicar cuando existan condiciones que permitan mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento del aeródromo o aeropuerto o de un explotador de aeronaves (huelgas, robos, alteración de los servicios aeroportuarios, entre otros).

(3) Nivel de amenaza **BAJA**: Se podrá aplicar cuando la ubicación, el desarrollo de la actividad pública y las medidas de seguridad tomadas, el aeródromo o aeropuerto o el explotador de aeronaves no esté en peligro de sufrir algún acto que atente contra sus instalaciones o sus operaciones.

(c) Los niveles de amenaza son establecidos por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo con las situaciones y evaluaciones de riesgo.

(d) El explotador de aeródromo o aeropuerto al ser notificado de la variación del nivel de amenaza, debe implementar de manera inmediata los procedimientos establecidos en su Programa de Seguridad Local para él nivel de amenaza notificado.

SECCIÓN 107.23 COORDINACIÓN CON OTROS ORGANISMOS.

El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá coordinar con otros órganos o entes del Estado y con la Autoridad Aeronáutica, respecto a los temas de Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a lo señalado en el Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, el mismo debe cumplir con los requisitos del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

SECCIÓN 107.24 COMITÉ DE SEGURIDAD LOCAL DEL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

(a) Dentro del Programa de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, se establecerá el Comité de Seguridad Local y definirá sus atribuciones y funciones, cumpliendo con lo señalado en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Este comité se reunirá como mínimo una (01) vez cada tres (03) meses de manera Ordinaria, y de manera Extraordinaria siempre que las convoque su Presidente por libre iniciativa para petición de, como mínimo, dos tercios del comité.

(b) El Comité de Seguridad Local se regirá por lo establecido en el Apéndice D de la Presente Regulación.

SECCIÓN 107.25 CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (COE) O CENTRO DE MANEJO DE CRISIS (CMC)

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá acondicionar un COE o CMC, a través del cual se lleven a cabo las coordinaciones para ejecutar el plan de contingencia, cuando estos se activen.

(b) El COE o CMC deberá adecuarse a lo señalado en el plan de contingencia del aeródromo o aeropuerto, el mismo que deberá cumplir con los requisitos del Plan Nacional de Contingencias.

SECCIÓN 107.26 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá desarrollar, aplicar y mantener un Programa de Instrucción en materia de seguridad de la Aviación Civil de acuerdo a lo establecido en el Apéndice B de la presente Regulación.

(b) Dentro del programa de instrucción del aeródromo o aeropuerto se especificará en detalle el contenido, duración, el mantenimiento de los registros de instrucción y el responsable de la capacitación AVSEC en el explotador del aeródromo o aeropuerto.

(c) El Programa de Instrucción será presentado aparte del Programa de Seguridad Local para la correspondiente evaluación y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(d) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.5, 107.6, 107.7, y 107.8, respectivamente, de la presente regulación.

SECCIÓN 107.27 USO DEL SISTEMA DE RAYOS EQUIS (X).

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto que se disponga a usar un Sistema de Rayos Equis (X), bajo la autorización de la Autoridad Aeronáutica y según lo establecido en su Programa de Seguridad Local, deberá garantizar que:

(1) Se describa de manera específica su funcionamiento y operación en el Programa de Seguridad Local.

(2) El personal que opere estos equipos esté certificado y cumpla las limitaciones de tiempo de servicio, señaladas en su programa de seguridad aprobado.

(3) Se coloque una señal visible en el puesto de inspección y en el Sistema de Rayos Equis (X), mediante la cual se indique a los pasajeros que sus artículos son objeto de inspección por parte de dicho sistema.

(4) Se mantenga una copia de los resultados del estudio de radiación más reciente llevados a cabo por el ente competente reconocido y deberá ponerlo a disposición de los Inspectores de la Autoridad Aeronáutica en cada puesto de inspección donde se utilice este tipo de equipos y en la oficina del Jefe de Seguridad del explotador de aeródromo o aeropuerto.

(5) Instruir a los operadores de los equipos de rayos equis (X), de acuerdo a lo establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación.

(6) Establecer y poner en práctica un programa de mantenimiento del equipo de rayos equis (X), según las recomendaciones del fabricante, el cual debe ser realizado por un personal técnico calificado por el fabricante o representante de los equipos en el país.

(7) El equipo de rayos equis (X) cumpla con los requisitos mínimos de inspección que establezca la Autoridad Aeronáutica.

(8) Se cumplen todos los requisitos de protección radiológica, establecidos por el organismo nacional competente en la materia.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto suministrará a la Autoridad Aeronáutica cuando lo requiera, la cantidad de equipos de rayos equis (X), su ubicación dentro del aeropuerto, las especificaciones de los equipos y el responsable del mantenimiento de estos.

SECCIÓN 107.28 USO DEL PORTICO DETECTOR DE METALES Y DETECTOR MANUAL DE METALES.

(a) La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar al explotador de aeródromo o aeropuerto, el uso de los sistemas de pórticos detectores de metales o detectores manuales de metales para la inspección de personas de acuerdo al Programa de Seguridad Local, si el explotador demuestra que:

(1) Su programa de Instrucción del explotador, destinado a los operarios del sistema, incluye capacitación del uso del pórtico detector de metales y detectores manuales de metales para la identificación de armas y otros artículos prohibidos o peligrosos.

(2) El programa de mantenimiento anual del pórtico de metales y de los detectores manuales según las recomendaciones del fabricante, es realizado por un personal calificado por el fabricante representante exclusivo de los equipos en el país.

(3) El pórtico detector de metales y los detectores manuales de metales cumple con los requisitos mínimos técnicos de inspección requeridos por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto suministrará a la Autoridad Aeronáutica cuando lo requiera, la cantidad de equipos detectores de metales, su ubicación dentro del aeropuerto, las especificaciones de los equipos y el responsable del mantenimiento de estos.

SECCIÓN 107.29 OTROS SISTEMAS DE INSPECCIÓN.

La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar al explotador de aeródromo o aeropuerto el uso de otros sistemas de detección para la inspección de pasajeros, equipaje de mano, equipaje facturado y carga; previa evaluación de dichos equipos, así como, el cumplimiento de los principios de capacitación y mantenimiento señalados en la correspondiente circular de seguridad de la aviación.

SECCIÓN 107.30 SEGURIDAD EN INSTALACIONES DEL AERÓDROMO O AEROPUERTO.

(i) El explotador de aeródromo o aeropuerto se asegurará que los requisitos de diseño relacionados con la infraestructura, se integren en las construcciones de nuevas instalaciones y servicios, así como la remodelación de las instalaciones ya existentes, para

la óptima aplicación de las medidas de Seguridad de la Aviación Civil.

(ii) Los diseños y construcciones previstas en el literal anterior, deben contar con el visto bueno del Jefe de Seguridad del aeródromo o aeropuerto y la autorización previa de la Autoridad Aeronáutica, tomando en consideración aquellas áreas relacionadas con el tema de seguridad de la aviación y facilitación.

(iii) El explotador de aeródromo o aeropuerto establecerá en sus Instalaciones, zonas de almacenamiento seguras, en las cuales pueda guardarse equipaje extraviado hasta que se remita o sea reclamado por su propietario, o se disponga del mismo de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad Local.

(iv) Cada aeródromo o aeropuerto deberá mencionar en su Plan de Contingencia, los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves, a los cuales deberán desplazarse aquellas aeronaves que se sospechen estén bajo amenaza, así como las que estén sometidas a un acto de interferencia ilícita, así como las zonas destinadas para que los cuerpos especialistas en la desactivación de explosivos u objetos de sabotaje, procedan a realizar las labores inherentes al manejo de estos objetos, de manera que no causen daños a las instalaciones aeroportuarias u otras áreas aeronáuticas.

(v) Corresponde al administrador de cada aeródromo o aeropuerto disponer de los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para que los diferentes organismos responsables de la seguridad en el aeródromo o aeropuerto cumplan con sus responsabilidades.

SECCIÓN 107.31 PROHIBICIÓN DEL USO DE DISPOSITIVOS LÁSER.

(a) El uso de dispositivos láser en una Instalación aeronáutica o en sus aproximaciones contra las aeronaves y sus tripulantes, con el fin de causar un daño intencional que pudiera producir distracción, perturbación y desorientación a la tripulación de vuelo, se considera como una vulneración a la seguridad operacional y protección de la aviación civil.

(b) El uso de dispositivos láser que se apunten intencionalmente a una aeronave, que se encuentre en vuelo o en tierra durante la fase de preparación del vuelo o despegue, con la intención de interferir o interrumpir la operación de la aeronave se considera

como un acto que pone en riesgo la seguridad de la tripulación y los pasajeros.

SECCIÓN 107.32 CIRCULARES Y OTROS DOCUMENTOS INFORMATIVOS.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá cumplir con las circulares y otros requerimientos emitidos por la Autoridad Aeronáutica dentro del tiempo para la cual fue dictada.

(b) El explotador de aeródromo o aeropuerto que recibe una circular o cualquier otro documento de seguridad debe:

(1) Dentro de veinticuatro (24) horas de haberla recibido, acusar recibo ante la Gerencia de Seguridad ríe la Aviación Ovil del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(2) Dentro de las setenta y dos (72) horas de haberla recibido, señalar el método por el cual el explotador de aeródromo y aeropuerto implementará las medidas de dicha circular o de cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.

(3) Cerciorarse que la información descrita en la circular o en el documento y las medidas a ser implementadas, sean distribuidas al personal señalado conforme a lo prescrito en la misma, así como a otro personal con una necesidad estricta de conocimiento.

(c) Si el explotador de aeródromo o aeropuerto no está en capacidad de implementar las medidas establecidas en la circular o en el documento, presentará a la Autoridad Aeronáutica las medidas alternativas propuestas, además de las razones que justifiquen su modificación, dentro del tiempo prescrito en la circular o en el documento.

(d) El explotador de aeródromo y aeropuerto o persona que reciba una circular de seguridad o cualquier otro documento de seguridad, restringirá el acceso a las mismas, a excepción de aquellas personas que lo requieran por necesidad operacional.

SECCIÓN 107.33 PLAN DE CONTINGENCIAS.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto elaborará y mantendrá actualizado un Plan de Contingencias para hacer frente a los actos de interferencia ilícita, que se lleven a cabo o intenten cometerse dentro de sus instalaciones. Dichos planes deberán ser objeto de prácticas y ejercidos realizados según lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Para la evaluación, aprobación y modificación del plan de contingencias, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.5, 107.6, 107.7 y 107.8 de la presente Regulación.

SECCIÓN 107.34 PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD EN SEGURIDAD PE LA AVIACIÓN.

(a) El explotador de aeródromo o aeropuerto deberá desarrollar, implementar y mantener actualizado un Programa de Control de Calidad en seguridad de la Aviación Civil, el cual será presentado a la Autoridad Aeronáutica para su evaluación y aprobación

(b) El Programa de Control de calidad en seguridad de la Aviación Civil será presentado en un documento aparte del Programa de Seguridad Local, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice C de la presente Regulación.

(c) El Programa de Control de la Calidad en materia de seguridad de la Aviación Civil debe estar aprobado por la autoridad aeroportuaria.

(d) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Control de Calidad en seguridad de la aviación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 107.5, 107.6, 107.7 y 107.8 de la presente Regulación.

SECCIÓN 107.35 MEDIDAS DE SEGURIDAD APLICADAS A LOS AERÓDROMOS DESTINAMOS A LAS OPERACIONES DE TRABAJOS AÉREOS Y AVIACIÓN GENERAL.

(a) El explotador de aeródromo destinado exclusivamente a las operaciones de trabajos aéreos y de aviación general, deberá:

(1) Presentar un Programa de Segundad Local y un Plan de Contingencia, en cumplimiento de lo establecido en la sección 107.4 y 107.33 de la presente Regulación.

(2) Designar a un responsable con experiencia en el área, de implantar y supervisar las disposiciones de seguridad establecidas en su Programa de Seguridad Local.

(3) Establecer las coordinaciones necesarias para la efectiva aplicación de las medidas de seguridad a fin de impedir la ocurrencia de actos de Interferencia ilícita en el aeródromo.

(4) Conformar un Comité de Seguridad Local, en seguimiento de lo Indicado en la sección 107.24 y en el Apéndice D de la presente Regulación.

(5) Velar por la seguridad de las zonas de seguridad restringidas del aeródromo, en seguimiento de lo establecido en la sección 107.10 y sección 107.11 literales (a) y (c).

(6) Establecer las coordinaciones necesarias con los Organismos de Seguridad de Estado para el cumplimiento de las disposiciones señaladas en la sección 107.14, en el caso que la seguridad del aeródromo, se asigne al personal de algún organismo oficial.

(7) Mantener un registro de las novedades de seguridad ocurridas en el aeródromo, y notificarlas a la Autoridad Aeronáutica, en seguimiento de lo establecido en la sección 107.18.

(8) Diseñar implementar y mantener actualizado un sistema de identificación de personas y vehículos, con autorización para acceder a las zonas de seguridad restringidas del aeródromo, en seguimiento de lo indicado en la sección 107.19.

(9) Mantener un registro del historial de sus empleados con autorización de acceso a las zonas de seguridad restringidas, considerando la verificación de los antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, en seguimiento de lo establecido en la sección 107.21.

(10) Prever que las instalaciones del aeródromo y las futuras modificaciones, cumplan con los requerimientos de seguridad establecidos por la Autoridad Aeronáutica, según lo indicado en la sección 107.30.

(11) Acatar los principios establecidos para el acceso de los Inspectores Aeronáuticos, lo contemplado en las circulares y otros documentos informativos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, y las evidencias de cumplimiento sobre los requisitos de esta Regulación, según lo establecido en las secciones 107.32, 107.36 y 107.37 respectivamente.

SECCIÓN 107.36 ACCESO DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE I.A AUTORIDAD AERONAUTICA.
Los Inspectores de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica, tienen la facultad de ingresar a todas las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos o aeropuertos, con cámara filmadora u otro artículo necesario en cumplimiento de sus funciones.

SECCIÓN 107.37 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.
El explotador de aeródromo o aeropuerto proporcionará la documentación que evidencie el cumplimiento de la presente Regulación, su Programa de Seguridad Local, Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Instrucción en Seguridad, Plan de Contingencia y cualquier otro documento solicitado por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 107.38 CLAÚSULA DE INCUMPLIMIENTO.
Cualquier explotador, empleado, persona comprendida dentro de la presente regulación o con alguna otra regulación aplicable al Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, que incumpla con la misma, con el Programa de Seguridad Local de los aeródromos o aeropuertos, o cometa cualquier acto que atente contra la seguridad de la Aviación Civil, podrá ser sometida al régimen sancionatorio establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, sin menoscabo de las acciones penales, civiles, administrativas o militares pertinentes.

DISPOSICION DEROGATORIA

PRIMERA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRL-CJU-113-13, de fecha 06 de mayo de 2013, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Extraordinaria N° 6.099, de fecha 23 de mayo de 2013, que contiene la Regulación Aeronáutica Venezolana 107 (RAV 107) titulada "Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos y Aeropuertos", así como todas aquellas normas e instrumentos que coliden con la presente Providencia Administrativa.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Lo no contemplado en esta Regulación, será resuelto en cada caso de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela.

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

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUÍS MONTENEGRO CARRILLO
Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Decreto N° 1.860 del 03/06/2015.
Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

APÉNDICE A
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD LOCAL

1. Propósito

Indicar la información y los procedimientos para desarrollar e implementar el programa de» seguridad local contra actos de Interferencia ilícita de un explotador de aeródromos o aeropuertos en el territorio nacional bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV) 107 "Seguridad de Aeródromos y Aeropuertos".

2. Objetivo del Programa de Seguridad Local (PSL)

Mantener la seguridad, regularidad y eficiencia de los aeródromos o aeropuertos mediante la preparación y aplicación de los procedimientos y medidas necesarias por aquellos que han de aplicarlas con el fin de proporcionar protección de personas, terminales, instalaciones de navegación aérea y aeronave contra actos de interferencia ilícita.

3. Estructura y Contenido de un PSL:

Todo programa de seguridad local de explotador de aeródromo o aeropuerto deberá presentar la siguiente estructura básica:

Título: Esta página deberá identificar al documento como programa de seguridad local del aeropuerto.

Índice: Esta página deberá mostrar un índice general donde se relacione todo el contenido del programa de seguridad.

Registro de revisiones: Esta página deberá listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.

Lista de páginas efectivas: Esta sección deberá indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conformen el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del PSL deberá señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido deberá mostrarse en capítulos, secciones, títulos, y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. Al pie de cada página deberá haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.

Control y distribución del programa: Esta sección deberá explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

Introducción: Preséntese un breve introducción al contenido y propósito del PSL.

Capítulo 1 – Objetivos del PSL: Identificar el objetivo principal del Programa de Seguridad Local del Aeródromo o Aeropuerto, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable, el cual debe estar estrechamente relacionado con la protección de protección de personas, terminales, instalaciones de navegación aérea y aeronave contra actos de interferencia ilícita.

Capítulo 2 - Definiciones: En este capítulo deberán presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el programa de seguridad local y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deberán coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

Capítulo 3 - Puente Reglamentaria: Indíquense los detalles de la legislación nacional (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, etc.) que dan forma al programa de seguridad local del aeropuerto, así como los detalles de todo tipo de reglamento o legislación (por Ejemplo: estadal, provincial, municipal, etc.) que

proporcione apoyo legal al programa de seguridad local del aeropuerto.

Capítulo 4 - Organización. Responsabilidades y Manejo de la Información:

a. **Autoridad Aeronáutica.** El PSL deberá establecer claramente la potestad y responsabilidad de la autoridad aeronáutica en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en el territorio nacional.

b. **Dependencia de seguridad de aeropuerto:** Indíquense en esta sección:
   1. Descripción general de la organización del aeropuerto (organigrama), mencionando la ubicación administrativa y línea de mando de la oficina de seguridad del aeropuerto.
   2. Organización y descripción de la oficina de seguridad del aeropuerto (organigrama) y las tareas de seguridad que desempeña.
   3. Las responsabilidades del Jefe de Seguridad del Aeropuerto.
   4. Las responsabilidades de los supervisores de seguridad, o cargo similar, del aeropuerto.
   5. Las responsabilidades de los agente de seguridad, o cargo similar, del aeropuerto.
   6. Otras responsabilidades del personal de la dependencia de seguridad del aeropuerto (Técnicos, especialistas, operadores de equipos, etc.)
   7. Descripción general de la estructura de Control de la Calidad en AVSEC del Aeropuerto, haciendo referencia al Programa de Control de la Calidad.
   8. Política sobre la contratación de personal de seguridad, considerando:
      i. Procedimiento de selección.
      ii. Verificación do antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana.
      iii. Evaluaciones médicas y psicológicas.
      iv. Principio de capacitación inicial, entrenamiento en el trabajo y capacitación recurrente.
      v. Requerimientos de certificación por parte de la autoridad aeronáutica.

c. **Autoridad de Seguridad de Estado**: Indíquense las tareas de los diversos organismos de la autoridad de policía (nacional, estadal,

municipal, local, de aeropuerto, etc.). Deberán describirse claramente las responsabilidades de cada persona que intervenga en la seguridad de la aviación para evitar una interpretación falsa de la función y responsabilidades concretas de cada una de las autoridades en relación con la seguridad de la aviación.

d. **Otros organismos del gobierno:** Indíquense las funciones de otros órganos o entes del gobierno (aduanas, inmigración, etc.) implicados en prestar apoyo a PSL.

e. **Explotadores de Servicios Aéreos:** Descríbase la función de las líneas aéreas (tanto nacionales como extranjeras) que realizan operaciones en el aeropuerto y cualquier función o tarea de seguridad que se les haya asignado en apoyo a PSL.

f. **Arrendatarios del aeropuerto:** Descríbase la responsabilidad de los arrendatarios, cuándo se requiere su cooperación y asistencia y la forma en que pueden contribuir a la seguridad de la aviación, así como las medidas de seguridad que estos deben respetar para su permanencia en el aeropuerto.

g. **Autoridades municipales:** Indíquense las tareas que se requerirán de cualquier otra autoridad municipal local para prestar asistencia en la aplicación del PSL.

h. **Otras autoridades:** Mencione cualquier otra autoridad implicada en este programa (correos, comunicaciones, extinción de incendios, salud, etc.) Descríbase la función que desempeñan y la asistencia que puede exigírseles que proporcionen.

i. **Aviación general:** Descríbase las responsabilidades de seguridad asignadas a las operaciones de la aviación general en el aeropuerto.

j. **Comité de Seguridad Local**: En lo relacionado con el Comité de Seguridad Local del Aeropuerto, y en seguimiento de lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación, que dicta la Autoridad Aeronáutica, deberá mencionarse:

    1. Los requisitos reglamentarios pertinentes para establecer un comité de seguridad local en el aeropuerto.
    2. Definirse claramente sus atribuciones.
    3. Deberá mencionarse los integrantes del comité.
    4. Describirse los mecanismos de funcionamiento y las tareas del comité que deberán consistir principalmente en la aplicación de los requisitos del Plan Nacional de Seguridad.
    5. Frecuencia de sus reuniones.

6. Política sobre el desarrollo de actas de cada reunión, y la distribución de las mismas a las entidades interesadas, incluyendo al INAC.

k. **Información y comunicaciones:** Identifíquese los procedimientos para el control y manejo adecuado de la documentación de seguridad. Considerando la menara en que esta información es distribuida dentro de las diferentes dependencias interesadas en el órgano de administración del aeropuerto, entre los diferentes entes y organismos que se desempeñan en el aeropuerto y la propia autoridad aeronáutica.

Capítulo 5 - Descripción del aeródromo: En este capítulo deberán identificarse las características básicas del aeródromo o aeropuerto, considerando:

a. Identificación del nombre, ubicación v dirección oficial del aeródromo su tipo de operación (nacional/Internacional), nombre del administrador del aeródromo o aeropuerto, número teléfono y código de identificación, etc.

b. Definición Clara de las diversas zonas de la parte aeronáutica, zonas de seguridad restringida, zonas estériles, parte pública y de otros sectores del aeropuerto, seguidos de una breve descripción de cada una de estas, y la ubicación de los puestos de control de acceso. Deberá adjuntarse como Apéndice al PSL, mapas a escala de las diferentes instalaciones del aeropuerto indicando todas las zonas antes referidas y sus puestos de control de acceso.

c. Mención de las horas de funcionamiento del aeropuerto, las horas de funcionamiento del servicio de tránsito aéreo y las instalaciones de comunicaciones.

Capítulo 6 - Operaciones y Ozonizaciones del Aeródromo: En este capítulo deberá incluirse una breve descripción de las actividades que se desarrollan en el aeródromo o aeropuerto, teniendo en cuenta establecer las diferencias entre las operaciones de aviación comercial nacional e internacional, en el caso que aplique en el aeropuerto.

a. **Servicios del explotador del aeródromo:** se incluirá la administración, mantenimiento, comunicaciones, servicios de extinción de incendios o cualesquiera otros servicios operacionales.

b. **Servicios de tránsito aéreo:** se incluirá, de existir, las características y ubicación la torre de control, los servicios comunicaciones,

radio ayudas, búsqueda y salvamento y otros servicios destinados a dar apoyo al vuelo.

c. **Explotadores de servicios aéreos:** se incluirá una lista de todos los explotadores que utilizan el aeropuerto y los destinos a que prestan servicio. Han de Incluirse los detalles del promedio de movimientos diarios de pasajeros y de volumen de carga aérea total, respecto a todos los explotadores durante la temporada alta y la temporada baja.

d. **Aviación general:** se preparará una lista de todas las empresas de la aviación general que realizan operaciones hacia y desde el aeródromo o aeropuerto. Han de indicarse los detalles del volumen de tránsito de la aviación general y todos los controles, de seguridad impuestos en determinados lugares, la responsabilidad de las instalaciones de la aviación general y el acceso a la plataforma comercial.

e. **Organizaciones y negocios privados:** se indicarán los detalles de todos los arrendatarios del aeródromo o aeropuerto, tiendas, empresas de manipulación de la carga, empresas de provisiones, oficinas turísticas, empresas privadas de seguridad o cualesquiera otras empresas privadas que realizan operaciones en el aeropuerto con los particulares de los administradores y de sus números de teléfono. Deberá indicarse su ubicación en el aeródromo o aeropuerto y en los locales de la terminal sobre mapas que deberán adjuntarse como apéndices.

f. **Organizaciones militares.** Se mencionarán los puntos para establecer comunicaciones con las dependencias militares que realicen operaciones en el aeródromo o aeropuerto. Deberán incluirse los detalles de memorandos de entendimiento entre el aeropuerto y las dependencias militares de bases colindantes en las partes aeronáuticas del aeródromo o aeropuerto.

g. **Áreas críticas del aeródromo:** Se describirán las diferentes áreas del aeródromo que representes vulnerabilidad ante posibles atentados contra las operaciones del aeródromo.

Capítulo 7 - Medidas de Seguridad en el Aeródromo: En este capítulo deberá indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados en el aeródromo o aeropuerto en apoyo del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y otras Circulares de Seguridad de la Aviación Civil, que emita la Autoridad Aeronáutica.

Todos los procedimientos incluidos en el PSL, deberán ser presentados indicando:

a. El nombre del procedimiento;
b. Identificación del responsable de realizar el procedimiento;

Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento;

c. Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento;
d. Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento;

Medidas de Seguridad del Aeródromo:

a. **Medidas de Control de Acceso:** Se describirán los métodos de acceso aplicados a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, incluyendo:
    1. Los detalles del sistema de pases o permisos en lo referente a personas y vehículos.
    2. Los procedimientos de inspección y registro que se realizan para el acceso de personas y vehículos a la parte aeronáutica.
    3. Las verificaciones de antecedentes laborales realizadas para los que solicitan la expedición de cualquier clase de pases de acceso a la arte aeronáutica.
    4. La forma en la que se realizan las patrullas en la parte pública, en la parte aeronáutica y en las zonas de seguridad restringidas.
    5. La responsabilidad y medidas de control de acceso a las zonas de carga, instalaciones de mantenimiento de aeronaves, áreas e instalaciones destinadas a la aviación general, instalaciones de aprovisionamiento de vuelos y aquellos puntos de acceso bajo el control de otros administrados o concesionarios.
    6. Las medidas de imprevisibilidad con frecuencia irregular en distintos lugares y utilizando medios variados, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
b. **Medios Materiales de Seguridad:** Se describirán los medios materiales de seguridad relacionados con:
    1. Las cercas,
    2. Los sistemas de iluminación,
    3. Los sistemas de detección de intrusos,
    4. Instalación y manejo de los sistemas de circuito cerrado de televisan, etc.,

Se indicarán la forma en que estos medios materiales de seguridad se aplican a la seguridad de:

1. La parte aeronáutica y de las zonas de seguridad restringida,
2. Las aeronaves estacionadas y plataformas,
3. Las zonas públicas del edificio terminal y a los miradores de observación,
4. Estacionamiento de automóviles,
5. Las instalaciones de aprovisionamiento de las aeronaves,
6. Las zonas de carga aérea,
7. Las zonas do mantenimiento de aeronave, y
8. Las instalaciones esenciales del aeródromo y aeródromo.

c. **Instalaciones para los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y ayudas para la navegación** Se describirán las medidas de seguridad utilizados para proteger las instalaciones de los servicios de tránsito aéreo, las comunicaciones y las ayudas para la navegación, junto con una evaluación de su vulnerabilidad a interferencias, mencione la Importancia relativa de cada una instalaciones en relación con la seguridad de la navegación aérea.

d. **Aviación general** Se describirán las medidas de seguridad aplicadas a la aviación general y cualesquiera otros procedimientos especiales aplicados a la tripulación o a los pasajeros de la aviación que realicen operaciones hacia y desde el aeródromo o aeródromo. Proporcione los detalles acerca del promedio de movimientos diarios con variaciones según la temporada y el número de aeronaves que permanentemente están estacionadas en el aeródromo.

Seguridad de los Pasajeros y de su Equipaje de Mano:

a. **Inspección de los pasajeros:** Se indicarán los detalles de los procedimientos que han de seguirse si alguna persona rechaza ser sometida a las medidas de seguridad, o a la que se niega el embarque por cualquier motivo. Se debe Indicar el tratamiento de las personas tales como diplomáticos o jefes de Estado.

b. **Presentación y facturación del equipaje:** Se describirán los procedimientos de presentación y facturación del equipaje y su emplazamiento así como cualesquiera medidas especiales o instalaciones para grupos de pasajeros o para pasajeros de elevado riesgo, procedimientos para la protección de los billetes, pases de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos.

c. **Documentos de viaje.** Se describirán dónde, cuándo y cómo se verifican los documentos de identidad de pasajeros y de viaje, incluidos los pasajeros de origen, los pasajeros en trasbordo y los pasajeros en tránsito.

d. **Procedimientos de registro.** Se describirán los procedimientos y medidas para la inspección, incluidos:
   1. Los porcentajes mínimos de registro manual de aquellos equipajes y pasajeros que pasen por un sistema de inspección,
   2. La identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas.
   3. Las medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos
   4. Los procedimientos para la inspección de personas con necesidades especiales,
   5. Los arreglos de inspección privada, y
   6. Las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos, de sabotaje o prohibido.

e. **Equipo.** Se preparará una lista del equipo disponible en cada puesto de inspección, haciendo referencia a:
   1. Las pruebas ordinarias requeridas previas a su puesta en operación;
   2. Los procedimientos de mantenimiento requeridos para asegurar que se mantienen en servicio y satisfacen las normas requeridas antes de ser utilizados, y
   3. Los procedimientos por seguir cuando falla el equipo, o cuando, por cualquier otro motivo, están fuera de servicio.

f. **Personal de seguridad.** Se describirán los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además indíquese la instrucción requerida para referido puesto de trabajo. .

g. **Segregación y control**. Se indicarán si se separan las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas en el edificio terminal después del puesto de inspección. Si no se logra esta separación, descríbanse los procedimientos suplementarios tales como una inspección secundaria en la zona de embarque. Descríbanse los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves.

h. **Procedimientos para el personal y la tripulación de vuelo.** Se indicarán si las medidas de seguridad se aplican a todo el personal del aeródromo, tripulaciones de vuelo, policía y personal de otros organismos gubernamentales Explíquense los procedimientos por adoptar y manifieste claramente las medidas particulares para evitar una falsa interpretación y asegurar una aplicación uniforme de las medidas de seguridad.

i. **Valija diplomática y mensajerías del gobierno** Se indicarán los procedimientos por aplicar a las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno. Manifiéstense los procedimientos para el correo diplomático en valijas oficiales, y la correspondencia de las embajadas que no se incluya en la valija diplomática.

j. **Facilidades para dignatarios**. Se describirán el emplazamiento de las facilidades para dignatarios y los procedimientos de control para procesamiento de dignatarios. Indíquese claramente la existencia de cualesquiera arreglos previos para el despacho privado de pasajeros que sean dignatarios y las medidas para limitar las excepciones respecto a las vías de inspección normales de los pasajeros reduciéndolas a un mínimo.

k. **Pasajeros de categoría especial.** Se describirán los procedimientos por seguir para:
   a. Pasajeros diplomáticos
   b. Pasajeros posiblemente perturbadores,
   c. Personas en custodia,
   d. Presos peligrosos,
   e. Deportados,
   f. Personas, que sufren de enfermedades mentales, etc.

Se indicarán claramente las diversas tareas de los organismos implicados. Hágase referencia concreta a la notificación de los explotadores y al piloto al mando de la aeronave que transportara este tipo de personas.

l. **Aviación general.** Se mencionarán las medidas concretas para controles de seguridad respecto a los pasajeros de aeronaves y a la tripulación de la aviación general, en particular durante situaciones de elevada amenaza.

Seguridad del Equipaje de Bodega o Facturado:

a. **Presentación y facturación**. Se describirán el proceso de presentación y facturación respecto al equipaje de bodega y el lugar en el que se realiza y cualesquiera arreglos especiales, medidas o instalaciones para viajes en grupo o de pasajeros de

elevado riesgo que sean distintos de los procedimientos normales, indíquense los detalles del interrogatorio a los pasajeros sobre el contenido de sus equipajes, indíquense claramente la autoridad y responsabilidad de los agentes de manipulación de la carga de conformidad con las disposiciones de la regulación aplicable vigente.

b. **Presentación fuera del aeródromo.** Si se autoriza la presentación y facturación fuera del aeródromo, descríbanse las medidas de protección contra actos de interferencia ilícita hasta que el equipaje se carga en la aeronave.

c. **Procedimientos de inspección.** Se describirán los procedimientos y medidas de inspección del equipaje destinado a las operaciones internacionales, así como las medias de seguridad que deben ser aplicadas a todos los equipajes facturados. Mencionar las medidas al momento de la identificación de artículos prohibidos durante la inspección del equipaje facturado y las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos.

d. **Equipo.** Se preparará una lista del equipo disponible en cada puesto de registro y los procedimientos ordinarios requeridos para prueba y mantenimiento, a fin de asegurar que el equipo está en condiciones de servicio y satisface las normas requeridas antes de ser utilizado. Indíquense los detalles de los procedimientos por seguir cuando falla el equipo o, por cualquier motivo, está fuera de servicio.

e. **Personal de seguridad.** Se describirán los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección del equipaje facturado. Además, indíquese la instrucción requerida.

f. **Cotejo de los pasajeros y del equipaje facturado.** Se describirán los principios a desarrollar por los explotadores de aeronaves, para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje facturado que pertenece a los pasajeros del vuelo pertinente que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje de bodega se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizada su carga en ese vuelo. Hágase una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan).

g. **Procedimientos para el equipaje de las tripulaciones de vuelo.** Se indicaran las medidas de seguridad que se aplicarán a todos los

miembros de la tripulación de vuelo. Explíquense los procedimientos por adoptar o indíquense claramente las medidas particulares para evitar una interpretación errónea y asegurar la aplicación uniforme de las medidas de seguridad.

h. **Equipaje no acompañado.** Se describirán los procedimientos respecto al equipaje que se ha separado de su propietario durante una interrupción del sistema de manipulación del equipaje, indíquese los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.

i. **Zona de recogida de equipaje.** Se describirán las medidas aplicadas al equipaje facturado que no haya sido reclamado por un pasajero, incluyendo los detalles de la inspección o registro y el almacenamiento en condiciones de seguridad. Descríbanse también las medidas para impedir que los pasajeros retiren artículos prohibidos escondidos en el equipaje facturado en la zona de recogida de equipaje, que pudieran subsiguientemente ser utilizarlos para cometer un acto de interferencia ilícita en la terminal del aeródromo de llegada.

Seguridad de la carga aérea y el correo:

a. **Procedimientos de seguridad.** Se describirán los principios y responsabilidades a ser seguidos por los agentes acreditados, expedidores conocidos y el explotador de servicios aéreos, en la verificación, registros documentales, control del acceso almacenamiento y transporte de la carga y el correo destinada al transporte aéreo.

Igualmente deberá hacerse mención a los principios de seguridad que deben desarrollar los explotadores de aeronaves para el control del material y correo propiedad de los propios explotadores de aeronaves.

Seguridad de las provisiones, suministros y piezas de repuesto de aeronave:

a. **Procedimientos de seguridad.** Se describirán los procedimientos seguidos y las responsabilidades por referencia a provisiones y suministros, considerando:

1. Los medio materiales de seguridad de las instalaciones donde se preparan las provisiones y suministros,
2. Las medidas de control de acceso a las instalaciones,
3. Características de seguridad de las zonas de almacenaje,
4. Los controles de seguridad sobre las mercancías,

5. Transporte de los envíos hacia las zonas de seguridad restringida, y
6. Las medidas de seguridad de los explotadores de aeronaves.

Control de armas de fuego y de otras armas:

a. **Transporte de armas de fuego.** Se describirán el procedimiento para la manipulación y el transporte da armas de fuego en el equipaje facturado, o como carga. Descríbase la función del explotador de servicios aéreos. Menciónense cualesquiera arreglos especiales por aplicar en las zonas de facturación y de recogida del equipaje.
b. **Tenencia de armas de fuego.** Se describirán la política nacional respecto a la tenencia autorizada de armas de fuego, en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política. Explíquense las tareas de los organismos implicados y las de los explotadores de aeronaves. Indígnese claramente la autoridad para tenencia de armas concedida al personal de escoltas de presos o deportados. Descríbanse los procedimientos pertinentes, incluida la notificación al explotador de servicios aéreos y al piloto al mando.

Seguridad de la aeronave:

La responsabilidad básica para la seguridad de la aeronave incumbe al explotador, en cuyos planes debe tenerse en cuenta el programa de seguridad del aeródromo de forma que puedan coordinarse las medidas de seguridad.

a. **Control de acceso a la aeronave.** Se describirán las medidas de protección, que deben desarrollar los explotadores de aeronaves, con relación a las aeronaves en tierra, incluyendo las obligaciones de la tripulación y el personal de mantenimiento que presta servicios a la aeronave para identificar a las personas que se acercan o embarcan, igualmente deben establecerse procedimientos para comprobar que las aeronaves que no están en servicio, tengan todos los puntos de acceso asegurados y retiradas las escalerillas de acceso o las pasarelas de embarque de los pasajeros.
b. **Patrullas de seguridad.** Se describirán las patrullas de seguridad que se realizan en la parte aeronáutica, con los detalles de las comunicaciones con el control del tránsito aéreo en el aeródromo al momento de desplazarse en la parte aeronáutica.

c. **Precauciones previas al vuelo**. Se describirán las precauciones previas al vuelo que se adoptan regularmente durante situaciones de gran amenaza o a solicitud. Indíquense claramente los organismos implicados y sus respectivas tareas.

d. **Notificación de amenazas.** Se describirán los procedimientos para reaccionar cuando se tiene Información indicando que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quien es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Se definirán las responsabilidades en cuanto a Informar a la autoridad competente en materia de seguridad si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.

e. **Vuelos bajo creciente amenaza**. Se describirán los procedimientos para determinados vuelos sometidos a creciente amenaza, incluidas las zonas aisladas de estacionamiento, la guarda particular de aeronaves, la escolta a las aeronaves en rodaje y la inspección de las trayectorias de aproximación y despegue de los vuelos inclúyase un plano de los lugares de estacionamiento.

f. **Registro de aeronaves.** Se describirán las responsabilidades para la inspección y registro de aeronaves tanto en operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determine cuáles son los organismos que serán responsables de realizar el registro, la necesidad de listas de verificación para evitar duplicación de esfuerzos, la buena iluminación y el personal bien entrenado con la ayuda de la tripulación de vuelo o el personal auxiliar técnico de la aeronave. Indíquese las medidas por adoptar si se descubren artefactos explosivos sospechosos y quien asume la responsabilidad de adoptar la decisión de trasladar o evacuar la aeronave y la de continuar las operaciones del aeródromo.

Equipo de seguridad.

a. **Operaciones.** Se describirán a asignación de responsabilidades del explotador del aeródromo en la adquisición, instalación, funcionamiento y mantenimiento del equipo de seguridad. Prepárese una lista de todo el equipo de seguridad en el aeródromo utilizado en apoyo a la seguridad de la aviación civil, incluido el número, emplazamiento, responsabilidades de su operación. Inclúyase el equipo de rayos X, el equipo de

detección de explosivos, los detectores de metales manuales y de pórtico, las cámaras de simulación, los perros para detección de explosivos y el equipo para eliminación de explosivos, entre otros. Deberán establecerse procedimientos sobre la calibración y puesta en operación de los equipos de seguridad. Adjúntese un plano como apéndice indicando la distribución del equipo en el aeródromo.

b. **Mantenimiento de los equipos de seguridad:** Todo explotador que posea y opere equipos de seguridad, deberá establecer y aplicar un programa de mantenimiento adecuado, para garantizar la efectividad de los equipos en las labores de seguridad de la aviación civil.

Capítulo 8 - Respuesta a actos; de interferencia ilícita.

a. Los planes de contingencia de aeródromo deberán estar en consonancia con el programa de seguridad local del aeródromo, así como con el Plan Nacional de Contingencias. Cada plan deberá incluir la información relativa a las responsabilidades para el mando, procedimiento de control y comunicaciones, lugares designados para estacionamiento de aeronaves, acceso y control de emplazamientos en los que han ocurrido incidentes, equipo de comunicaciones, directrices sobre el modo de atender a los medios de prensa y al público en general.

b. En este capítulo deberá hacerse referencia general al Plan de Contingencias del Aeródromo o aeródromo e indicar que el mismo se presentara en un documento separado del Programa de Seguridad local.

c. Para más información al respecto deberán revisarse la Circular de Seguridad de la Aviación concerniente a la elaboración y aplicación de los Planes de Contingencia.

Capítulo 9 - Instrucción sobre Seguridad de la aviación.

a. Se describirán los principios generales y la necesidad de un programa de capacitación en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal de seguridad en el aeródromo y a todas las demás personas que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

b. En este capítulo deberá hacerse referencia general al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación del Aeródromo, e Indicar que el mismo se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad Local.

Capítulo 10 - Control de la calidad en seguridad de la aviación:

a. En este capítulo deberán mencionarse de manera general las políticas a desarrollar por el aeródromo en lo relacionado con el control de calidad de los servicios de seguridad que se prestan en el aeródromo o aeropuerto. Asimismo, se deberá hacer mención que el Programa de Control de Calidad se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad Local.

Apéndices.

a. Organigramas de la estructura de administración del aeródromo o aeropuerto y de la oficina de seguridad.
b. Mapa a escala del aeródromo o aeropuerto y de las zonas periféricas.
c. Mapa a escala detallada indicando la parte aeronáutica y la parte pública, las zonas de seguridad restringidas, así como los puntos de control de acceso.
d. Mapa detallado de los edificios de la terminal incorporando la ubicación de los equipos de seguridad.
e. Información para ponerse en contacto con los explotadores de las aeronaves.
f. Organizaciones y negocios privados que funcionan en el aeródromo.
g. Relación de terceros a quienes se les haga llegar información confidencial o las partes pertinentes del Programa de Seguridad Local, entre los que se deben encontrar los explotadores de aeronaves que operen en el aeródromo.

Textos de referencia para el desarrollo del PSL, podrán ser encontrados en:

a. El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil,
b. La Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 107, 108,109 y 112,
c. Las normas complementarias y circulares de seguridad emitidas por la Autoridad Aeronáutica, y
d. El documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

El explotador del aeródromo o aeropuerto deberá mantener una copia completa de su PSL en sus instalaciones de operaciones. Todo lo relacionado con el PSL y otros documentos conexos deberán estar bajo una distribución restringida solo al grupo de personas estrictamente necesarias para la correcta ejecución de las operaciones de seguridad del aeródromo o aeropuerto.

APENDICE B
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA AERÓDROMOS O AEROPUERTOS

1. Propósito

Este Apéndice tiene como propósito suministrar a todos los Explotadores de Aeródromos o Aeropuertos, información completa y detallada sobre el contenido que debe presentar el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA), especificando todos los pasos para la preparación y entrega del referido Programa, conforme con lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables.

2. Objetivo del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación

El objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil es capacitar de manera al personal del administrado para alcanzar un nivel de aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas. Dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica.

3. Consideraciones Generales

a. Todo Explotador de aeródromo o aeropuerto deben elaborar y mantener actualizado un Programa de Instrucción (PISA) que debe ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil, para uso y guía del personal de instrucción y el personal administrativo en el cumplimiento de sus funciones.

b. Los explotadores deben asegurar que el personal que desempeña funciones de seguridad obtenga la instrucción inicial y recurrente así como su instrucción práctica en el puesto de trabajo y no permitirá bajo ninguna circunstancia que los empleados efectúen labores de seguridad, sin que hayan completado satisfactoriamente los entrenamientos citados anteriormente.

c. Todo explotador debe consignar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, la programación anual del entrenamiento de acuerdo a cada función que desempeñe el personal que participa en las operaciones diarias del administrado; a fin que los inspectores puedan verificar y evaluar dichos entrenamientos.

d. Todo explotador debe notificar a la Autoridad por escrito con no menos de diez (10) días hábiles de antelación, la intención de realizar un curso inicial u otra actividad de instrucción señalando: fecha, duración, categoría del entrenamiento, nombre del Instructor y anexar el horario de clases establecidos donde se indique la materia a ser impartida.

e. Las Instalaciones como aulas u otros espacios utilizados para la instrucción, deben poseer condiciones ambientales adecuadas, suficiente espacio, iluminación y ventilación para la instrucción. Cada curso de capacitación debe contar con un máximo de veinticinco (25) alumnos.

4. Estructura y Contenido de un Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA)

a. **Título:** Esta portada debe contener la identificación del documento como "Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación" (PISA), nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.

b. **Índice:** Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

c. **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo Inserta.

d. **Lista de Páginas Efectivas:** Esta lista debe indicar una relación de todas las páginas que comprende el PISA. Esta lista debe estar debidamente enumerada. Se debe indicar en cada página, si se trata de la edición original o de una revisión, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerando las páginas deben ser enumeradas de manera lógica consecutiva.

e. **Control y Distribución del Programa:** Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

f. **Introducción:** Preséntese una abreve introducción del contenido y propósito del PISA.

g. **Capítulo 1 - Objetivo del PISA:** Identificar el objetivo principal del Programa del Instrucción de Seguridad del administrado, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable.

h. **Capítulo 2 - Definiciones:** En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PISA y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de instrucción y la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

i. **Capítulo 3 - Responsabilidades:** EL PISA debe establecer claramente la potestad y las responsabilidades en materia de instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. Dentro de estas responsabilidades se deben destacar:

   i. La descripción general de la estructura dentro del administrado que será responsable de la capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil,
   ii. Las responsabilidades del jefe o responsable por el área de seguridad del administrado; en todo lo relacionado con la supervisión y control de la capacitación de Segundad de la Aviación.
   iii. Las responsabilidades de los niveles de coordinación o planificación de la capacitación dentro de la empresa (si aplica este cargo).
   iv. Las responsabilidades de los instructores de seguridad (propios o contratados).
   v. Las responsabilidades asignadas a los mentores responsables de la capacitación en el puesto de trabajo.
   vi. Las responsabilidades asignadas a los alumnos.
   vii. Otras responsabilidades del personal o dependencias del administrado que participen o colaboren con la capacitación en seguridad.

j. **Capítulo 4 - Principios Administrativos de Capacitación:** En este capítulo el administrado debe presentar todos aquellos principios y políticas en materia de instrucción que se encuentren relacionados con aspectos administrativos y de coordinación, que garanticen el adecuado desarrollo de los períodos de instrucción solicitados para todo el personal. Los principios que deben desarrollarse en este capítulo son:

i. Descripción de la población a la cual está dirigida la capacitación en Seguridad de la Aviación (agentes de seguridad, coordinadores, supervisiones, entre otros).
ii. Resumen de las estrategias de capacitación que propone el administrado se utilicen para desarrollar los periodos de instrucción.
iii. Los principios del nivel evaluativo que debe implementarse para cada curso (notas mínimas aprobatorias, condición de alumnos reprobados, entre otros).
iv. Requisitos relativos al control de la asistencia.
v. Consideraciones sobre los locales utilizados para impartir la capacitación y las ayudas audiovisuales más adecuadas para el logro de los objetivos.
vi. Información relacionada con la certificación de culminación de cada curso y los registros que deben guardarse como evidencia de esta capacitación.
vii. Principios relativos a los horarios de clases, duración de las sesiones de capacitación y la cantidad máxima permitida por curso.
viii. Tipos de cursos a ser impartirlos, de acuerdo al tipo de empresa (explotador de aeródromos o aeropuerto.) y la categoría de entrenamiento (inicial y recurrente cada 12 meses).
ix. Los principios relativos al desarrollo de planes de lección.
x. Manejo adecuado de los textos y material confidencial utilizado para la capacitación.
xi. Perfil de los alumnos, requisitos para el ingreso (verificación de antecedentes, condiciones psicofísicas, entre otros) y procedimientos de selección.
xii. Políticas y procedimientos para el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
xiii. Principios relacionados con la certificación del personal de seguridad por parte de la Autoridad Aeronáutica.
xiv. Políticas y requisitos para la contratación de Instructores en seguridad.
xv. Requisitos y procedimientos para la contratación de centros de instrucción (si aplica este caso).
xvi. Requisitos de la preparación de planes anuales de capacitación del personal en materia de seguridad de la aviación.

xvii. Planificación de capacitación en materia de seguridad y otros temas complementarios (cursos, talleres, seminarios, charlas, entre otros) fuera de los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción y en el presente Apéndice.

xviii. Requisitos de notificación a la autoridad aeronáutica sobre la realización de cursos en materia de seguridad y el suministrar el plan anual de capacitación a dicha autoridad.

xix. Política de evolución permanente del PISA por parte del administrado, con el propósito de mantenerlo actualizado en los últimos requerimientos en materia de seguridad de la aviación.

k. **Capítulo 5 - Control de Calidad de la Instrucción:** El administrado, debe desarrollar, un sistema de control de la calidad aceptable por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser incluido en el Programa de Control de Calidad del administrado, que garantice las condiciones de instrucción requeridas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Apéndice C de la presente Regulación, son efectivos y se logran los objetivos establecidos en su Programa de Instrucción, así como lo solicitado en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación.

El Control de calidad sobre la instrucción debe considerar:

i. Auditorias independientes de calidad realizadas anualmente, para monitorear el cumplimiento con los objetivos y resultados de la instrucción.

ii. La integridad de las evaluaciones teóricas y prácticas como sea aplicable, así como el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos.

iii. La adopción de medidas correctivas y preventivas apropiadas en respuesta a los informes resultantes de las auditorias efectuadas.

l. **Capítulo 6 - Programa de Instrucción:** En este capítulo desarrollaran los detalles de cada programa de instrucción a ser desarrollado por el administrarlo. Los programas de instrucción serán desarrollados de acuerdo al tipo de administrado y según lo establecido en los currículos de entrenamiento establecidas en el presente Apéndice. Cada programa de instrucción debe señalar:

i. El título del curso de acuerdo a la categoría del entrenamiento
ii. Los objetivos generales del curso y los específicos de la instrucción por cada módulo, que proporcionen al alumno información sobre actuación y destrezas a ser obtenido, una vez culminado cada curso.
iii. Las horas programadas de entrenamiento (totales y por módulo).
iv. El tipo de personal al que está dirigida la instrucción.
v. Los detalles del contenido de cada módulo de acuerdo a lo establecido en las currículas de entrenamiento del presente Apéndice, señalando los títulos de los módulos y el contenido de cada módulo.

m. **Apéndices:** Esta sección debe incluir cada uno de los formatos utilizados que sirven de soporte para el cumplimiento de las actividades descritas en el Programa de Instrucción del administrado.

5. Currículas de Entrenamiento

Las currículas de entrenamiento (inicial y recurrente) a desarrollar por el explotador de aeródromo o aeropuertos debe estar dirigido al personal que a continuación se menciona:

a) Agente de seguridad,
b) Supervisores,
c) Condenación en seguridad al resto del personal que labora en el aeródromo

6. Instructores en Seguridad de la Aviación.

a) El administrado no podrá designar a una persona como instructor en materia de Seguridad de la Aviación a menos que haya sido certificado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) para cumplir las funciones de instructor en materia de seguridad de la aviación civil.
b) Corresponde a los administrados suministrar la información necesaria a los instructores, antes de ejercer sus funciones, con el propósito de familiarizarse con el Programa de Instrucción del Administrado y los objetivos establecidos para el curso a impartir
c) Para alcanzar la aprobación por parte del INAC como instructor en materia de seguridad de la aviación, los interesados deben cumplir con lo establecido en la Norma Complementaria

referente al proceso de certificación de los instructores en seguridad de la aviación.

7. Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT).

a) Todo administrado debe asegurar que el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de seguridad debe recibir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo antes de ser aceptado para desarrollar sus funciones y deberes requeridos, el cual estará bajo la supervisión de un mentor.

b) Los mentores asignados para la ejecución del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben:

   i. Tener experiencia en el área de Seguridad de la Aviación Civil,

   ii. Desempeñarse como supervisores, coordinadores de seguridad, o cargos Similares, y

   iii. Haber recibido una Inducción relacionada con los procesos de entrenamiento practico en el puesto de trabajo.

c) El objeto del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, es proporcionar al personal de seguridad una instrucción práctica continua que corresponda a las necesidades locales y se presente mediante diversas técnicas de trabajo.

d) Para el desarrollo del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben cumplirse las siguientes fases:

   i) Introducción y discusión:
   En esta fase se realiza una exposición en el lugar de trabajo, relativa a las áreas de responsabilidad y funciones específicas del cargo con descripción detallada de los conocimientos, habilidades y destrezas requeridas para adecuarse a las exigencias ocupacionales. Para el caso solo corresponderá a un repaso de lo visto en la sesión teórica de la capacitación

   ii) Observación:
   En esta fase del entrenamiento el mentor debe realizar las tareas rutinarias mientras el empleado observa como el realiza cada una de las tareas. En esta etapa el mentor podrá realizar explicaciones al alumno a fin de ampliar el entrenamiento dado.

   iii) Asistencia:

Después de la fase anterior el alumno realizará las tareas mencionadas en el Programa de Instrucción, siempre con la asistencia y apoyo del mentor. Esta etapa será supervisada por el mentor asignado. Dependiendo de la agilidad y confianza que el alumno tome en esta etapa del entrenamiento, el mentor decidirá si el participante puede pasar a la etapa siguiente, o, si por el contrario, requiere que se profundice en esta fase por más tiempo.

iv) Observación y evaluación:

En esta etapa, el alumno es sometido a un proceso de evaluación y observación por parte del mentor, en cuyo caso las tareas deben ser realizadas íntegramente por el alumno sin la asistencia del mentor, a fin de evaluar las destrezas y habilidades adquiridas durante el entrenamiento en el trabajo. En caso que el alumno no logre superar satisfactoriamente esta etapa, debe ser remitido ante el Jefe de Seguridad de la empresa, quienes tomarán las decisiones pertinentes considerando:

1. Ordenar la repetición de la capacitación teórica necesaria a fin de completar las habilidades y destrezas faltantes para continuar con el entrenamiento practico en el puesto de trabajo, o
2. Prescindir de la contratación del funcionario.

f. Para desarrollar los periodos de entrenamiento practico en el puesto de trabajo, debe preverse el cumplimiento de las siguientes condiciones básicas:

i. Los mentores tendrán a su cargo un grupo no mayor de cinco (5) alumnos al mismo tiempo para cumplir los periodos de entrenamiento práctico en el trabajo.

Durante el entrenamiento en el trabajo el mentor debe completar el formato designado a tal efecto donde se registe el desarrollo y cierre de cada tarea incluida dentro del entrenamiento en el trabajo y que sea solicitada como tal en el formato antes mencionado.

ii. Finalizada la capacitación práctica el mentor completará la documentación que certifica el entrenamiento en el trabajo con sus observaciones finales sobre esta etapa de la capacitación y entregar esta documentación a la dependencia responsable de la capacitación del administrado.

8. Evaluación de los Resultados de la Instrucción.

a) El propósito de la evaluación es confirmar que tanto los objetivos generales así como los objetivos específicos de instrucción han sido alcanzados, es decir, que la capacitación ha sido eficiente y eficaz El Programa de Instrucción en materia de Seguridad, debe establecer en detalle los procesos de evaluación del personal instruido, a efecto de obtener los resultados de las evaluaciones teóricas y/o práctica, el instructor o mentor de cada área debe asegurarse de que la evaluación del personal se lleve a cabo a fin de determinar el nivel de competencia alcanzado.

b) En el caso que se haya detectado no conformidades, los encargados de la instrucción deben proponer las acciones correctivas tendientes a mejorar los resultados de la capacitación. Para esto se deben considerar evaluaciones en las cuales se apliquen instrumentos tales como la observación de la actuación del alumno, trabajos de investigación, exposiciones trabajos prácticos, informes, entrevistas, pruebas escritas, orales y prácticas o la combinación de varias de estas.

c) La calificación mínima establecida para aprobar es de 70% sobre 100 %. En el caso que un participante no apruebe una evaluación, de un determinado módulo se acordara con el instructor una nueva evaluación, como reparación de una(s) evaluación(es) del curso. Si después de la evaluación de reparación el participante no aprueba el curso, el instructor debe elaborar un informe indicando las razones por las cuales no se cumplió el objetivo previsto.

d) En el caso que el participante no apruebe el entrenamiento practico en el puesto del trabajo, el instructor y el mentor decidirá si se requiere algún entrenamiento adicional, ya sea teórico o practico y debe establecer el tiempo de repetición necesario para completar el entrenamiento.

9. Registros del Personal

a. Todo administrado debe establecer un sistema de registro y archivo de su personal, para guardar información respecto a lista de asistencia, calificaciones, exámenes, constancia de capacitación, certificación de fin de curso, así como las evaluaciones de los cursos recurrentes del personal

b. Los administrados podrán utilizar los formatos descritos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación, o generar sus propios registros de capacitación con el objeto de proveer una evidencia documentada del proceso de la instrucción que se imparte en la empresa.

c. Todo archivo o registro debe mantener un expediente por cada uno de los alumnos con constancia de Certificación de fin de curso, donde se detalle:
   i) Nombre de la empresa.
   ii) Nombre y apellidos completo del estudiante.
   iii) Nombre de la categoría del entrenamiento impartido.
   iv) Horas totales del entrenamiento.
   v) Fechas de inicio y finalización.
   vi) Sello y firma del instructor y /o encargado de la instrucción autorizado.

Cursos para el Personal de Seguridad de Aeródromos o Aeropuertos.

A continuación se desarrollaran los diferentes cursos a impartirse por los explotadores de aeródromo en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a la estructura de los administrados; estos contienen los módulos con su respectiva horas promedio de duración en seguimiento de los requisitos mínimos presentado en este Programa, tanto para los cursos iniciales, recurrentes y concienciación al personal en materia de seguridad de la aviación.

Curso inicial y recurrente para Agentes de Seguridad de Aeródromo o Aeropuerto

Objetivo General.

Introducir a los participantes que han de cumplir las funciones en seguridad aeroportuaria a las tareas iniciales, con base en la aplicación de las regulaciones vigentes y la implementación de las medidas de protección y nuevas tecnologías en el ámbito de la seguridad de la aviación.

Contenido:

<u>El curso inicial:</u>

1. Entrenamiento teórico:

	Módulos	**Horas**
	<u>Introducción al curso.</u>	

1	a. objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes, estudios de caos.	01:00
2	**<u>Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.</u>** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Legislación Nacional en materia de seguridad. d. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC.	02:00
3	**<u>Políticas y organización de seguridad del aeródromo.</u>** a. Políticas de seguridad del aeródromo. b. Responsabilidad en materia AVSEC. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	03:00
4	**<u>Desenvolvimiento en un aeródromo.</u>** a. Reconocimiento de las características principales de un aeródromo. b. Características de las áreas restringidas y no restringidas en el aeródromo. c. Normas para el movimiento y desplazamiento dentro del dentro del aeródromo. d. Necesidad de la tarjeta de identificación y permisos del aeródromo y la aerolínea. e. Sistemas de comunicaciones del aeródromo. f. Reconocimiento de actividades sospechosas y toma de acciones correctivas.	03:00
5	**<u>Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.</u>** a. Definición y clasificación de objetos prohibidos. b. Reconocimiento de artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas. c. Identificación de los métodos para ocultar artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas.	01:00

6	**Control de acceso de personas** a. Procedimientos para evitar el acceso no autorizado. b. Procedimientos de operación de los puntos de control. c. Respuestas ante señales de intrusión. d. Procedimientos para el mantenimiento de registros y novedades.	02:00
7	Control de acceso de vehículo a. Identificar el equipamiento en un punto de control de vehículos. b. Procedimientos para el monitoreo del acceso de vehículos. c. Procedimientos para atender irregularidades en acceso de vehículos.	01:00
8	**Guardia y patrullaje.** a. Principios y protección de los aeródromos. b. Métodos de protección. c. Patrullaje a las instalaciones. d. Identificación de vulnerabilidad del aeródromo. e. Aplicación de respuestas ante señales de intrusión. f. Reglas de seguridad para el movimiento de vehículos en el aeródromo.	01:00
9	**Protección de aeronaves estacionadas** a. Responsabilidades sobre la protección de aeronaves en el aeródromo. b. Guardia y patrulla sobre aeronaves estacionadas c. Reporte y acciones a toma ante evidencia de intromisión en aeronaves estacionadas.	01:00
10	**Inspección y registro de pasajeros** a. Descripción de la inspección y registro de pasajeros y su equipaje. b. Inspección del pasajero con los detectores de metales. c. Procedimientos para el registro manual de los pasajeros. d. Monitoreo y respuestas ante la alarma de un equipo detector metales.	04:00

	e. Practicas con el equipo detector de metales. f. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección.	
11	**<u>Inspección del equipaje con rayos X y manualmente</u>** a. Operación de seguridad de un equipo típico de rayos X. b. Interpretación de las imágenes en un equipo de rayos X e identificación de los objetos prohibidos y peligrosos. c. Selección y procedimiento para el registro físico del equipaje. d. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección.	04:00
12	**<u>Inspección y mantenimiento de una zona estéril</u>** a. Tipos básicos de una zona estéril para pasajeros. b. Conducción de una inspección física en un área estéril. c. Acciones cuando es encontrado un objeto sospechoso en un área estéril. d. Mantenimiento de un área estéril. e. Ejercicio práctico de inspección física en un área estéril.	01:00
13	**<u>Medidas de seguridad para la carga aérea</u>** a. Responsabilidades para la aceptación de carga. b. Conceptos de remitente, remitente conocido, agente acreditado, carga conocida y desconocida. c. Medidas aplicables a la protección de carga aérea. d. Responsabilidad agentes acreditados y transportistas aéreos. e. Medidas especiales para vuelos de gran riesgo.	02:00

14	**Medidas para categorías especiales de pasajeros** a. Responsabilidades en la seguridad de personas y bienes. b. Tratamiento de personalidades destacadas y diplomáticos. c. Procedimientos de control para las valijas Diplomáticas. d. Normas para miembros del personal (incluidas la tripulación). e. Medidas para pasajeros de movilidad reducida, problemas médicos, menores de edad y ancianos. f. Medidas para pasajeros no admisibles / deportados / prisioneros con escolta.	02:00
15	**Medidas de seguridad para la aviación general** a. Características de las operaciones de aviación general b. Principios de seguridad aplicados a las operaciones de aviación general c. Responsabilidades de los operadores de aviación general	01:00
16	**Procedimientos para tenencias de arma de fuego y otras armas** a. Reglamentación Nacional. b. Procesos para aceptación de escoltas de prisioneros y deportados. c. Procedimientos para guardaespaldas de personalidades del gobierno. d. Procedimientos para el transporte de armas.	01:00
17	**Planes de contingencia del aeródromo** a. Definición de los diferentes tipos de emergencia del explotador. b. Describir las tareas y responsabilidades durante las contingencias. c. Descripción de la respuesta ante una amenaza de bomba (aeronaves e instalaciones). d. Descripción de la respuesta ante un apoderamiento ilícito. e. Descripción de la respuesta ante un sabotaje de aeronaves e instalaciones.	02:00

	f. Descripción de la respuesta ante un ataque a las instalaciones o aeronaves. g. Descripción de la respuesta manejo de multitudes. h. Redacción de informe de los incidentes. i. Ejercicio práctico en una situación de contingencia.	
18	**<u>Resumen y evaluación del curso</u>** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	01:00
	Total de horas teórico práctico	34:00

2. Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Control de acceso de personas.	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Control de acceso de vehículo.	
3	Guardia y patrullaje.	
4	Protección de aeronaves estacionadas.	
5	Inspección y registro de pasajeros.	
6	Inspección del equipaje y con máquinas rayos X.	
7	Inspección y mantenimiento de una zona estéril.	
8	Medidas de seguridad para la carga aérea.	
9	Medidas de seguridad para la aviación general.	
10	Medidas para categorías especiales de pasajeros.	
11	Procedimientos para tenencias de arma de fuego y otras armas.	
	Total de horas EPPT	160:00
	Total general curso inicial	194:00

<u>Curso recurrente: (cada 12 meses)</u>

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente a todo el personal mencionado en este Apéndice, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial (el	

	módulo de mercancías peligrosas corresponde a 12 Hrs. Ver RAV 110)	
	Total de horas teórico practicas	16:00

Curso inicial y recurrente para Supervisores de Seguridad de Aeródromo:

Objetivo general:
Introducir al personal de Seguridad de la Aviación que necesitara supervisar la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa de seguridad local de aeródromo aprobado por Autoridad Aeronáutica.

Contenido:

<u>El curso inicial:</u>

1. Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	**<u>Introducción al curso.</u>** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**<u>Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad</u>** a. Principios y filosofía AVSEC. b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Apéndice 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC.	02:00
	<u>Políticas y organización de seguridad de aeródromo</u>	

3	a. Políticas de seguridad del aeródromo. b. Responsabilidad en materia AVSEC. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	03:00
4	**Garantizar la efectividad operacional de los equipos** a. Descripción de las ayudas y equipos de trabajo en los puestos de control de seguridad. b. Verificación de la efectividad en el funcionamiento de los equipos de seguridad. c. Aplicación de los procedimientos apropiados en caso de fallas u operación de los equipos.	02:00
5	**Despliegue y asignación del personal de seguridad** a. Organización de las tareas y los turnos de los equipos de trabajo. b. Procesos de difusión de la información al personal. c. Control y gestión del personal. d. Habilidades de la comunicación.	01:00
6	**Supervisión y cumplimiento de los procedimientos de seguridad** a. Monitoreo de las tareas de seguridad. b. Técnicas de supervisión sobre el personal. c. Conducción de reuniones de trabajo y manejo de equipos. d. Evaluación de desempeño del personal.	02:00
7	**Coordinación y entrenamiento en el trabajo** a. Necesidades de la capacitación en el trabajo. b. Responsabilidades del supervisor en la instrucción en el trabajo. c. Proceso de conducción de una sesión de entrenamiento en el trabajo. d. Métodos de control de entrenamiento en el trabajo.	01:00

8	**Supervisión de situaciones de contingencia** a. Clasificación de los tipos de contingencias en el aeródromo b. Desarrollo de los procesos y acciones de respuesta ante contingencias c. Supervisión de la aplicación de las medidas de respuesta ante una contingencia d. Ejercicios de respuesta a una contingencia	02:00
9	**Factores Humanos** a. Introducción a los factores humanos b. Limitaciones y capacidades del ser humano c. El error humano d. La comunicación en los procesos de trabajo e. Toma de decisiones. f. Vigilancia, stress y fatiga g. Automatización de los puestos de trabajo	03:00
10	**Resumen y evaluación del curso** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	01:00
	Total de horas teórico practicas	18:00

2. Entrenamiento Practico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Preparación de programas de guardia y asignación del personal	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Supervisión de los procedimientos	
3	Coordinación y entrenamiento en el trabajo	
	Total de horas EPPT	80:00
	Total general curso inicial	98:00

<u>Curso recurrente:</u> (cada 12 meses)

	El administrador deberá proveer inscripción recurrente a todo el personal mencionado en este Apéndice, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial (el módulo de mercancías peligrosas corresponde a 12 Hrs. Ver RAV 110)	
	Total de horas teórico prácticas	10:00

Curso de concienciación en Seguridad:

Objetivo general:
Introducir al personal que labora en el aeródromo para la toma de conciencia sobre la necesidad de la protección de la aviación civil.

Contenido:

	Módulos	**Horas**
1	introducción al curso	00:35
2	Marco legal de seguridad en la aviación	01:00
3	Control de acceso de personas	00:45
4	Control de acceso de vehículo	00:45
5	Apreciar la complejidad del contacto de un aeródromo	00:35
6	Necesidades de vigilancia y aceptación de medidas de seguridad	00:40
	Total de horas teóricas	03:00

APÉNDICE C
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA AERÓDROMOS O AEROPUERTOS

1. Propósito
Suministrar a los Explotadores de Aeródromos o Aeropuertos, información y orientación de cómo desarrollar la estructura y contenido un Programa de Control de la Calidad (PCC) en Seguridad de la Aviación, con la finalidad de asegurar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita de la organización.

2. Estructura y contenido del Programa de Control de la Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.

El programa debe diseñarse de acuerdo al criterio de contenido general, presentación y contenido específico.

4.1 Criterios de contenido general:

Portada: Debe contener el logotipo y nombre de la empresa; asimismo debe colocarse "Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación (AVSEC)". Al pie de página debe indicarse la fecha de edición

Registro de Revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción, nombre y firma de quien lo inserta

Página: Cada una de las páginas del Programa debe incluir:

En el encabezado: Logotipo y la denominación del Programa

En el pie: Número de la página respecto al total de páginas del Programa (Ej: 1 de 12) nombre de la Dependencia responsable de la elaboración del Programa; firma(s) autorizadas; número de revisión y fecha de la enmienda.

En este punto es importante aclarar una revisión no implica una actualización o enmienda, solo indica que el documento se revisó y se deja constancia de su pertinencia.

Índice: Esta página se presenta en forma de tabla, indicando todo su contenido con su respectivo número de página. Debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

Introducción: Preséntese una breve explicación del contenido y propósito del documento, reflejando las políticas de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación de la organización.

Control y distribución del Programa de Control de la Calidad: Debe presentar una Declaración en la que establezca su compromiso para el control y distribución del Programa de Control de la Calidad, especificando de qué manera se mantendrá actualizado. De igual forma se debe señalar el responsable de la actualización, así como los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones del Programa de Control de la Calidad de la organización.

Página de Control: Esta página debe describir las responsabilidades de quienes posean un ejemplar del Programa de Control de Calidad, respecto al registro de sus actualizaciones; adicionalmente, se debe

indicar en esta página el listado de distribución de los ejemplares del Manual, en una lista de los usuarios en orden alfabético.

Lista de Paginas Efectivas: Es una relación de todas las páginas que, contiene el Programa. Se debe indicar para cada página si se trata de la edición original o una revisión, en este caso se debe señalar el número de revisión y la fecha de la misma, indicando el número y la fecha de la misma. Si el Programa contiene Apéndices, se debe indicar el número del mismo en el listado de páginas efectivas enumerando las páginas de manera lógica consecutiva.

4.2. Presentación del Programa de Control de Calidad (PCC)

La presentación debe realizarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o política a aplicar.

De acuerdo con lo establecido en el presente Apéndice, "Principios y Procedimientos", se refiere a que se deben establecer las políticas y lineamientos generales sobre un tema en particular (Principios), así como referenciar los procedimientos diseñados por la empresa para cumplir con las prácticas establecidos.

4.3 Contenido del Programa de Control de la Calidad:

Capítulo 1 - Objetivos del Programa de Calidad AVSEC.

El objetivo del Programa de Control de la Calidad, debe enfocarse en promover y establecer un entorno y una cultura de mejoramiento y fortalecimiento continuo de la seguridad de la aviación de la organización, de acuerdo a los principios establecidos en la sección 6 de la presente Circular.

Capítulo 2 - Definiciones

Las definiciones y acrónimos de aquellos términos incluidos en el PCC que requieran de una interpretación especial para el ámbito de control de calidad y la seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas en el Programa Nacional de Control de la Calidad y en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107,108,109 y 112 (RAV 107,108,109 y 112)

Capítulo 3 - Responsabilidades:

En este capítulo debe presentarse la estructura organizativa (organigrama) identificando el área o dependencia, que cumple con la función de ejecutar y controlar el Programa de Control de la Calidad.

3.1 Describir las responsabilidades de la Alta Gerencia en materia de control de la calidad, entre las cuales se deben incluir las siguientes:

- Aprobar el Programa de Control de la Calidad;

- Designar la dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil) que gestiona y lleva a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de calidad.
- Designar al personal responsable de las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de su Programa de seguridad.
- Designar formalmente el personal encargado de verificar el cumplimiento del Programa del Control de calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- Revisar y aprobar la programación anual de las actividades propuestas en materia de control de calidad.
- Asumir el compromiso de hacer cumplir las actividades de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
- Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

3.2 Describir las responsabilidades del administrador del Programa de Control de la Calidad, entre las que deben presentarse:

- Asegurar que se establezca, efectúe y mantenga un Programa en seguridad de la Aviación Civil;
- Elaborar la programación anual de actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- Mantener informada a la alta gerencia, del rendimiento del Programa de control de calidad.
- Implementar medidas que brinden un ambiente seguro para el desarrollo de las operaciones, de acuerdo con lo establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el Ordenamiento Jurídico y su Programa Nacional de Control de la Calidad;
- Planificar la verificación periódica de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos (empresas de servicios de seguridad de la aviación, entre otros), cumplan con los principios establecidos en el Programa de seguridad de la organización, el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la normativa técnica vigente.
- Recomendar a la alta gerencia la actualización y enmienda del Programa de control de la calidad.

- Planificar, dirigir y controlar las revisiones del sistema de Seguridad de la Aviación.
- Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas derivadas de la aplicación de cualquier instrumento de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
- Elaborar el informe ejecutivo de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas en materia de seguridad de la aviación.

3.3 Describir las responsabilidades del personal responsable del Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, para desempeñar las siguientes funciones:

- Determinar el grado de cumplimiento del Programa de Control de Calidad.
- Coordinar las auditorias e inspecciones a las estructuras físicas, así como los procedimientos de seguridad desarrollados por las empresas contratistas que presten servicio al administrado, de acuerdo con la programación establecida.
- Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a los labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (Inspecciones, auditorias, estudios e investigaciones) para determinar su nivel de cumplimiento.
- Elaborar los informes de auditorías, inspección, estudios e investigaciones.
- Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicaciones.

Capítulo 4 - Políticas de personal

Este capítulo debe presentar las políticas relativas al personal designado para el aseguramiento de calidad.

Las políticas deben incluir:

4.1 Criterios de selección y contratación del personal de Aseguramiento de la Calidad:

Perfil del cargo

- Experiencia comprobada de por lo menos tres (03) años en materia de Seguridad de la Aviación.
- Formación específica en materia de Seguridad de la Aviación y control de calidad.
- Conocimiento de los reglamentos internacionales y manejar ampliamente los reglamentos nacionales en materia de seguridad de la aviación.

- Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la organización.
- Habilidad para expresarse de forma oral y escrita.

4.2 Determinación del número de auditores y su condición (interno y/o externo) de acuerdo con sus operaciones.

Describir el mecanismo utilizado para determinar el número de auditores y especificar la condición de Auditor interno o externo.

4.3 Designación de Auditores

La designación de los auditores para ejecutar las actividades de control de la calidad debe ser formal, por escrito, especificar el código de conducta, su facultad para efectuar el seguimiento y control del Programa de Control de la Calidad de la Organización, así como el acceso a los registros, equipos y áreas restringidas.

Describir la competencia de los auditores para realizar las actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación:

- Inspeccionar cualquier dependencia administrativa o área de la organización;
- Inspeccionar toda aeronave propiedad de la organización, que preste servicios a la aviación civil, con el fin de evaluar los procedimientos de seguridad (si aplica);
- Entrevistar a cualquier persona de la organización, para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de procedimientos de seguridad;
- Recomendar la aplicación de medidas correctivas.
- Acceder a los documentos y registros de seguridad pertinentes.
- Auditar los procesos y determinar el nivel de cumplimiento, según el criterio y alcance de la auditoria.

4.4 Capacitación

Especificar el compromiso de capacitar al personal de Control de Calidad.

Describir la capacitación inicial y recurrente que debe recibir el personal interno designado para ejercer funciones de Auditor AVSEC.

La capacitación debe proporcionar las competencias en control de calidad principios, procedimientos y técnicas relacionados con la recopilación de información, técnicas de observación y capacidad de examinar documentación, así como preparar informes.

Capítulo 5 - Actividades de Control de Calidad
(Instrumentos para el control de la calidad).

5.1 Política y Programación anual.

Presentar la política que rige las actividades de Control de Calidad que se implementará, específicamente la programación anual de Control de Calidad en materia AVSEC, enmarcadas dentro de los principios y políticas establecidas en el Programa de Control de la Calidad de la organización.

La programación anual debe especificar el tipo de actividad y su frecuencia, distribuirlas a lo largo del año.

La programación anual debe considerar la necesidad de realizar actividades de control de la calidad no planificadas o no programadas, incluidas las actividades y funciones de tipo específico.

Para preparar la programación anual debe verificarse:

a) Disponibilidad de personal
b) Disponibilidad presupuestaria
c) Dependencias y procesos a auditar, inspeccionar, investigar o estudiar
d) Disponibilidad de la documentación previa a la auditoria
e) Cronograma de eventos del plan de auditoria
f) Informes de Inspecciones, Auditorias, Investigaciones y Estudios de Seguridad previos
g) Planes de acciones correctivas

5.2 Procedimientos destinados a la vigilancia y verificación de las normas en materia de seguridad de la Aviación Civil.

En este apartado se referencian los procedimientos que la organización documentó, están aprobados, disponibles y controlados:

Inspección de seguridad: Consiste en un examen de la aplicación de uno o más aspectos de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes de la organización, para determinar si se realizan con eficacia. En consecuencia, las inspecciones se realizarán a corto plazo, es decir, dependiendo de la inspección esta podrá durar ciertas horas o un día.

Auditoria de seguridad. Conforme una verificación exhaustiva de cada aspecto del Programa de seguridad, para determinar el grado de cumplimiento de la organización.

Investigación en seguridad. Permite evaluar y formular una opinión sustentada de las no conformidades, discrepancias y denuncias presentadas por los usuarios y los trabajadores de la organización, en la cual se notifique el incumplimiento de la normativa nacional o los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad, así como en los caos de las investigaciones de actos de interferencia ilícita ocurridos.

Estudio de seguridad: Consiste en determinar previa evaluación de las operaciones, las necesidades en materia de Seguridad de la Aviación de la organización.

Capítulo 6 - Sistema de Gestión del Riesgo en Seguridad de la Aviación (SGR)

En este capítulo se establecen y describen los principios y procedimientos sobre el Sistema de Gestión de Riesgo (SGR) que debe desarrollar la organización, basado en un enfoque sobre las amenazas y los riesgos, según el cual la empresa puede evaluarlos y manejarlos con respecto a la seguridad de la aviación y las repercusiones de los mismos.

6.1 Sistema de Gestión de Riesgo

Se deben identificar y notificar los riesgos:

a) Los problemas de Seguridad de la Aviación, incluidos los asociados con factores humanos, terceros y cambios importantes en las operaciones, el equipo, la estructura de la organización, la tecnología, los proveedores o los contratistas;
b) los procedimientos para evaluar y clasificar las amenazas, los riesgos y las repercusiones;
c) las amenazas formales y la probabilidad de que ocurran, la vulnerabilidad y los aspectos críticos del personal, los bienes, el medio ambiente y la organización propiamente dicha.

6.2 Etapas para la implantación de un Sistema de Gestión de Riesgos:

a) Establecer un marco de gestión de riesgos. La alta gerencia debe respaldar el enfoque de gestión integrada de riesgos y designar un comité de gestión de riesgos para establecer el nivel general de tolerancia del riesgo y el nivel especifico de cada sección basado en la estrategia general de la organización;
b) Determinar la exposición a los riesgos. La identificación de los riesgos debe señalar donde y cómo pueden ocurrir los incidentes de seguridad. El objetivo de la identificación de los riesgos es tratar la causalidad examinando las causas inmediatas, y la causa raíz. Por ejemplo, en caso de que se introduzca un cuchillo en la cabina de pasajeros, el error en la inspección podría considerarse como la causa inmediata, pero la causa raíz puede ser la instrucción inadecuada en materia de identificación de imágenes de amenaza obtenidas mediante rayos X. En todo caso, la única forma de reducir la probabilidad de que se repita un incidente es remediando la causa raíz;

c) Realizar una evaluación de riesgos. Evaluar cada exposición a los riesgos con respecto a la frecuencia, es decir, la probabilidad de que ocurra, y el carácter crítico, o lo que es igual a la repercusión probable. Esa evaluación conducirá a una cuantificación de riesgos. En el Ejemplo "A" de este Apéndice figura una guía de orientación sobre la metodología de evaluación de riesgos;

d) Determinar las prioridades. Después de la cuantificación de riesgos, identificar qué exposiciones a los riesgos son las más críticas. Este proceso ayuda a considerar los riesgos por orden de importancia asegurando la aplicación de los medios apropiados para los casos clave de exposición a los riesgos;

e) Analizar los controles. Determinar qué controles existen o se han aplicado y, especialmente, establecer un sistema capaz de medir si los procedimientos empleados reducen realmente los riesgos;

f) Elaborar un plan de acción. Para cada exposición a los riesgos, el área operativa de seguridad de la aviación de la empresa debe elaborar un plan de acción que señale con precisión lo siguiente:
   - área de exposición;
   - descripción del problema;
   - medida correctiva sugerida;
   - identidad del ejecutivo o de la entidad que promoverá la actividad de la administración; y
   - plazos;

g) Informar. Es importante informar periódicamente sobre el progreso realizado y evalúa si se han aplicado o no las medidas apropiadas. Si es evidente que existen problemas, deberían aplicarse inmediatamente medidas correctivas o un plan de acción revisado; y

h) Supervisar. La gestión general de la exposición a los riesgos y los esfuerzos para reducirlos deben ser supervisados de cerca. La gestión de riesgos debe ser una cuestión permanente del orden del día, tratado en todas las reuniones de la administración superior de la empresa.

Capítulo 7 - Documentación de control de la calidad:

7.1 Estructura y jerarquía de la documentación del Sistema de Control de la Calidad AVEC

Exponer la declaración de la Política de Control de Documentos como base del manejo, clasificación, resguardo, uso y distribución de la documentación.

El Programa de Control de Calidad debe referenciar los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Ordenamiento Jurídico vigente.

Nivel I Política de Control de Calidad. Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel II Procedimientos. Manual de Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel III Registros. Comprende toda aquella documentación resultada de hacer cumplir un procedimiento o una instrucción de trabajo. Informes.

7.2 Informe de auditoría, estudio, inspección e investigación en materia de seguridad de la aviación.

(Nota de los recopiladores: en esta sección de la RAV, dos párrafos resultan ilegibles en la Gaceta Oficial que publicó el Servicio Autónomo Imprenta Nacional y Gaceta Oficial)

Los informes de auditoría, inspecciones e investigaciones, así como los soportes de las acciones correctivas y otros Apéndices, deben mantenerse en los archivos de la organización, por un lapso mínimo de tres (3) años después de la fecha de su realización.

7.3 Manejo de la información estadística que se origine de las actividades de control de calidad.

Debe establecerse la fuente certificada de los datos y describir el mecanismo de procesamiento, para determinar el historial de los patrones de cumplimiento.

Capitulo 8 - Medidas correctivas:

En este capítulo deben referenciarse los procedimientos aprobados que mantiene la organización para que los auditores internos y/o externos, después de identificada una no conformación, establezcan los plazos para la implementación de las medidas correctivas necesarias, e iniciar los seguimientos aprobados para determinar su eficacia.

8.1 Las acciones correctivas, sus plazos y el resultado de su seguimiento, deberá ser documentado para complementar el expediente que se inicie a raíz del informe de auditoría, inspección o investigación.

8.2 Las recomendaciones emitidas en las inspecciones, auditorias e investigaciones, destinadas a corregir deficiencias, deberán subdividirse en categorías de cumplimiento. Esta categorización

deberá diferenciar entre aquellas que tengan inmediata prioridad, y las que requieran un plan de acción a largo plazo para corregirlas.

8.3 Las clasificaciones que se deben indicar en el Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación para identificar el nivel de cumplimiento con las que se describen a continuación:

- Categoría 1: Cumple los requisitos;
- Categoría 2: No cumple los requisitos y presenta deficiencias de menor importancia que necesitan mejoras.
- Categoría 3: No cumple los requisitos y presenta graves deficiencias que necesitan mejores.
- Categoría 4: No aplicable. Medida o procedimiento que no existe en la organización o no está disponible.
- Categoría 5: No adoptada o inspeccionada. Medida que no ha sido verificada o no ha sido observada debido a ciertas discriminaciones.

8.4. También deben indicarse las medidas administrativas, operativas, preventivas o aquellas que la empresa considere pertinentes para evitar la recurrencia de las no conformidades detectadas, o la posibilidad de la ejecución de un acto de interferencia ilícita.

Capítulo 9. Informe anual de verificación de Aseguramiento de la Calidad. Resumen Ejecutivo

En este capítulo se establece el método, contenido y tramitación del Informe ejecutivo anual, producto de las actividades de control de calidad de la empresa.

El informe anual debe presentar la declaración del año que resume el número de actividades llevadas a cabo por el área responsable de ejecutar las funciones de control de la calidad, se debe incluir:

a) Estado general de las diferencias identificadas;
b) Estado actual de las medidas correctivas;
c) Mejoras realizadas al Programa de Control de la Calidad (si las hubiera) y;
d) Estado de los recursos humanos y financieros aplicables a las actividades de seguridad de la aviación de la organización

El resumen ejecutivo de fin de año debe presentarse a la Alta Gerencia de la organización y a la Autoridad Aeronáutica. De igual forma, debe utilizarse como referencia para preparar el Programa Anual de actividades de Control de la calidad en materia AVSEC que serán ejecutadas por la organización el año próximo.

Capítulo 10. Apéndices:

Los apéndices al Programa de Control de calidad, son los siguientes.

a) Estructura organizativa encargada de implementar el sistema de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación;
b) Modelo de la programación anual de actividades;
c) Listado de auditores externos empleados por el administrado (si aplica).
d) Formatos de guías de inspección, informe de auditoría, así como otros formatos de trabajo que forman parte de los procedimientos incluidos en el Programa de Control de la Calidad.

EJEMPLO "A"
Guía de orientación para la implementación del Sistema de Gestión de Riesgo

La evaluación de riesgos constituye una seria de procesos que permite realizar un análisis de los riesgos señalados en los informes sobre amenazas identificadas y asignarles prioridades, que incluyen evaluaciones de los siguientes aspectos: gravedad, de conformidad con los criterios de gravedad, probabilidades, de conformidad con criterios de probabilidad y riesgos, de conformidad con los criterios de riesgo. Los criterios para la evaluación de riesgos son los siguientes:

a) Gravedad

Código	Gravedad	Criterios	
1	Muy poca (Verde)	Daño a las personas	Nivel de lesión leve
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida leve
2	Poca (Verde)	Daño a las personas	Lesión que requiere menos de cuatro semanas para la recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño leve
3	Moderada (Amarillo)	Daño a las personas	Lesión que requiere cuatro semanas o más para la recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño moderado
4	Elevada (Naranja)	Daño a las personas	Lesión grave
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño elevado
5	Muy elevada	Daño a las personas	Produjo muerte

	(Rojo)	Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño muy elevado

b) Probabilidad

Código	Probabilidad	Criterios
1	Muy poca (Verde)	Probablemente no ocurra dentro de 5 años
2	Poca (Verde)	Probablemente ocurra dentro de 5 años
3	Moderada (Amarillo)	Probablemente ocurra dentro 1 año
4	Elevada (Naranja)	Probablemente ocurra dentro de 1 mes
5	Muy elevada (Rojo)	Probablemente ocurra dentro de 1 semana

c) Evaluación de riesgos

Probabilidad	Gravedad				
	Muy poca 1	Poca 2	Moderada 3	Elevada 4	Muy elevada 5
Muy elevada 5	Moderada (5) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)	***Nota de los recopiladores: ilegible***	***Nota de los recopiladores: ilegible***
Elevada 4	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (12) (Naranja)	***Nota de los recopiladores: ilegible***	***Nota de los recopiladores: ilegible***
Moderada 3	Poca (3) (Verde)	Moderada (6) (Amarillo)	Elevada (9) (Naranja)	Elevada (12) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)
Poca 2	Poca (2) (Verde)	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (6) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)
Muy poca 1	Poca (1) (Verde)	Poca (2) (Verde)	Poca (3) (Verde)	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (5) (Amarillo)

En la evaluación de riesgos, se debe examinar lo siguiente:

a) el riesgo proveniente del error humano, incluyendo personal de seguridad, arrendatarios en el aeropuerto, tripulaciones, entre otros;

b) el riesgo proveniente de factores externos como vehículos, aeronaves, equipos de seguridad, entre otros;
c) la probabilidad de causar daños a las personas;
d) la probabilidad de causar daños a los bienes
e) el riesgo proveniente de otros entornos de seguridad.

Los criterios para la toma de decisiones relacionadas con los riesgos, son los siguientes:

Nivel de riesgo	**Criterios para la**		**Criterios para la Gestión**
16-25	Muy alto (Rojo)	Inaceptable	Debe ser eliminado o reducido a menos que riesgo moderado
9-15	Alto (Naranja)		
4-8	Moderado (Amarillo)	Aceptable	Es aceptable pero son necesarias más medidas o vigilancia.
1-3	Bajo (Verde)		No son necesarias otras medidas.

APÉNDICE D
DISPOSICIONES PARA LA CREACIÓN DE UN COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD EN LOS AERÓDROMOS O AEROPUERTOS

1. Objeto
Este Apéndice tiene como objeto establecer las especificaciones para la creación, organización y funcionamiento de los Comités Locales de Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos ubicados en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

2. Atribuciones del Comité Local de Seguridad
De acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, corresponde a los Comités Locales de Seguridad de la Aviación Civil en los Aeródromos las siguientes atribuciones:

1. Coordinar la aplicación de los principios y velar por el cumplimiento de las normas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, a través del Plan de Seguridad Local del aeródromo, los Planes de Seguridad de los Explotadores de Servicios Aéreos, demás planes y procedimientos de seguridad;

2. Constatar que las medidas y los procedimientos de seguridad contenidas en el Plan de Seguridad Local sean los adecuados para afrontar las amenazas, sobre las cuales el Comité hará una valoración periódica sugiriendo las contramedidas específicas para contrarrestarlas;
3. Sugerir al Explotador del Aeródromo y a la Autoridad Aeronáutica, los ajustes requeridos al Plan de Seguridad Local y a los Planes de Seguridad de los Explotadores de Servicios Aéreos con el fin que cumplan con las disposiciones del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;
4. Coordinar con las autoridades Municipales, Estadales y Nacionales, las acciones tendientes a solucionar cualquier problema relacionado con la protección de las personas, instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas y las aeronaves;
5. Garantizar que los procedimientos que se incorporen a los controles de seguridad sean agiles y efectivos y estén acordes con el principio de facilitación que orienta la actividad aérea;
6. Formular propuestas para la formación e instrucción del personal de seguridad del aeródromo así como también para la incorporación de tecnología y automatización de los procesos de seguridad aeroportuaria;
7. Acatar y ejecutar los requerimientos formulados por el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y por la Autoridad Aeronáutica, así como remitir a ésta última informes periódicos sobre las actividades desarrolladas;
8. Mantener estrecha relación y coordinación con el Comité de Facilitación del aeródromo.

3. Conformación del Comité Local de Seguridad

Cada Comité Local de Seguridad de un aeródromo debe estar conformado por el siguiente personal:

i. El Responsable de la seguridad en el aeródromo, quien lo presidirá.
ii. Un Representante en la especialidad de seguridad de la aviación de la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil,
iii. Representantes de los Explotadores de Servicios Aéreos que operan en el aeródromo.
iv. Representantes de los Organismos Oficiales en materia de identificación y aduanas destacados en el aeródromo.

v. Representantes de los Organismos de Seguridad de Estado y Defensa destacados en el aeródromo.
vi. El Representante de los Servicios a la Navegación Aérea,
vii. El Representante de los Servicios de Emergencia y Extinción de Incendios,
viii. Un Representante del Comité de Facilitación del aeródromo,
ix. Cualquier otra persona que la Autoridad Aeronáutica designe.

De acuerdo con las características del aeródromo, es posible que alguno de los representantes anteriormente mencionados no apliquen; en tal sentido, la integración del Comité Local de Seguridad estará formada por los representantes que existan en el aeródromo.

4. Funciones de los Miembros del Comité Local de Seguridad

4.1 El Presidente del Comité Local de Seguridad tiene como funciones:

a. Convocar a las reuniones del Comité Local.
b. Establecer el orden del día de las reuniones.
c. Dirigir los debates en su totalidad y, en general, ejercitar las facultades precisas para el adecuado desarrollo de las sesiones, contándose en los temas objeto de discusión.
d. Conformar junto con el resto de los miembros las actas de las sesiones del Comité.

4.2 Funciones del Vicepresidente del Comité Local de Seguridad:

a. Sustituir al Presidente del Comité Local de Seguridad en caso de ausencia de este, ejerciendo las funciones del mismo.

4.3 Funciones de los miembros del Comité Local de Seguridad:

a. Asistir y participar en las reuniones del Comité.
b. Aportar datos e informaciones que faciliten acuerdos.
c. Aprobar los análisis y estudios que les sean solicitados en el tiempo y forma que establezca el Comité para cada caso.
d. Adoptar las medidas oportunas para el desarrollo de los acuerdos tomados en las sesiones del Comité, así como de las instrucciones emanadas por parte de la Autoridad Aeronáutica.

4.4. Funciones del Secretario del Comité Local de Seguridad:

a. Citar por indicaciones del Presidente del Comité Local de Seguridad a los miembros del mismo con la emisión del orden del día y la documentación que proceda.
b. Comunicar al pleno del Comité las gestiones administrativas realizadas para la resolución de los asuntos en trámite.
c. Elaborar las Actas de las reuniones, y llevar el control de firmas de los miembros del Comité, así como del Presidente, y emisión

de copia a cada uno de los integrantes del Comité y al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

d. Garantizar la remisión al pleno del Comité Local para su aprobación en caso que proceda, propuestas de resolución de asuntos y trámites dentro de su competencia, previamente recopilados y estudiados.
e. Mantener informado a los miembros del Comité, en cuanto a la documentación pertinente en el que se planteen los temas a debatir.
f. Incluir la documentación que sea presentada fuera de los plazos acordados, en el último punto del orden del día.
g. Registrar, controlar y archivar la correspondencia referente a todos los asuntos de competencia del Comité y la organización de un Centro de Documentos para consultas.
h. Aportar a los miembros antecedentes sobre los temas ya tratados.
i. Garantizar el oportuno envío de respuesta a las consultas sobre acuerdos adoptados.
j. Elaborar informe anual de los temas tratados y acuerdos adoptados.

5. Tipos y Periodicidad de las Reuniones del Comité Local de Seguridad

5.1 Las reuniones del Comité de Seguridad del aeródromo, deben ser de dos clases: Ordinarias, que habrán de celebrarse cada tres (03) meses y Extraordinarias, que podrán celebrarse siempre que las convoque su Presidente, por libre iniciativa o a petición de, como mínimo, dos tercios de alguna de las representaciones, previa justificación del orden del día. En estas reuniones solo podrá debatirse los asuntos que la motivaron.

6. Convocatoria del Comité Local de Seguridad

6.1 La convocatoria debe ser realizada por el Presidente, con el periodo de antelación que se determine y en cualquier caso con un mínimo de 8 días para las sesiones ordinarias.

6.2 En la convocatoria debe determinarse el lugar, día y hora fijados por el Presidente, así como la indicación del orden del día.

7. Actas del Comité Local de Seguridad

7.1 El contenido de las Actas que se levantes en evidencia de las reuniones del Comité Local de Seguridad, debe incluir:

a. Relación de asistentes.

b. Circunstancias de lugar, fecha y tiempo
c. Puntos principales a tratar
d. Forma, contenido y resultado de los acuerdos.
e. Apéndices: Informes y escritos finales que han determinado los acuerdos adoptados.

7.2 El Acta debe expresar, de forma sucinta, los argumentos empleados por los miembros del Comité en sus debates. No obstante, cualquier miembro del Comité tiene derecho a que sus argumentos consten textualmente en el Acta, en cuyo caso, debe hacer entrega al Secretario del Comité de un escrito que contenga su intervención.

7.3 El Acta de cada sesión debe ser aprobada al cierre de la reunión, procediéndose a su correspondiente firma. Una vez aprobada, se debe entregar copia de la misma a los miembros del Comité, incluyendo una copia que debe ser remitida a la Gerencia de seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

8. Responsabilidades y Obligaciones

8.1 Los componentes y asistentes a las sesiones del Comité Local de Seguridad deben guardar el correspondiente sigilo profesional de las informaciones a que tuviese acceso. De igual forma se comprometen a mantener asistencia y puntualidad en las reuniones del Comité.

APÉNDICE E
TRATAMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN SENSITIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

1. Propósito

Establecer lineamientos para el manejo y distribución de documentos que contengan información sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, a fin de garantizar la protección de la misma para evitar que personas no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica conozcan y puedan manipular su contenido, en cumplimiento de lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolana 107, 108, 109 y 112.

2. Documentación sensitiva de seguridad:

Los documentos que se mencionan a continuación, son susceptibles de contener información sensitiva de seguridad de la aviación civil:

a) Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
b) Plan Nacional de Contingencias.

c) Circulares de Seguridad de la Aviación Civil.
d) Documentos previamente declarados como CLASIFICADO por la naturaleza de su contenido concerniente a la seguridad y defensa de la Nación, por parte de la Autoridad Aeronáutica.

3. Manejo y distribución de documentos con información sensitiva

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a través de la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, emitirá y distribuirá, entre otras, documentación con información sensitiva de seguridad entre aquellas dependencias públicas y privadas que ameriten tal información para operar satisfactoriamente de acuerdo a lo que se establezca en la misma. Ante esta situación los explotadores de aeródromos, explotadores de aeronaves, agentes acreditados en el manejo de la carga y el correo aéreo, empresas de servicios de seguridad, organismos de seguridad del Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, deberán cumplir con lo siguiente:

a) Al recibir documentación de naturaleza sensitiva, debe confirmar su recepción ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo al modo seleccionado por la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, para distribuir la documentación. De ser por vía electrónica, a través del Sistema de Distribución de Información Confidencial, debe emitir un correo electrónico dirigido a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, como conformidad de recepción. De ser por entrega personal en Sobre cerrado, debe firmar y sellar la copia del Oficio de envío, en señal de acuse de recibo.
b) Después de recibido el documento, deberá estudiar su contenido y aplicar las medidas solicitadas en el mismo, debiendo dar respuesta a la autoridad aeronáutica sobre el método de implementación de las mismas. En caso que no esté en condiciones de aplicar dichas medidas, deberá exponer sus motivos por escrito indicando la forma como cumplirá con las medidas y su tiempo de implementación.

Los explotadores de aeródromos, explotadores de aeronaves, agentes acreditados en el manejo de la carga y el correo aéreo, empresas de servicios de seguridad, organismos de seguridad de Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo

y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, que reciba un documento contentivo de información sensitiva, deberá restringir el acceso a la información contenida en las mismas solo a aquellas personas que, por la naturaleza de su trabajo, tenga la necesidad de acceder al contenido total o parcial de estos documentos.

Está prohibido proporcionar información de naturaleza sensitiva sin autorización expresa del Gerente General de Seguridad del INAC.

Todo documento contentivo de información sensitiva de seguridad debe estar bajo custodia del responsable de seguridad de la organización o de la persona a la cual se remitió la documentación.

Para los fines de la custodia debe utilizarse archivos bajo cerradura que impida su acceso y mantenerse un estricto control de las llaves o claves de combinaciones utilizadas para el acceso a los documentos.

En el caso de sospecha de violación al acceso de la documentación contentiva de información sensitiva de seguridad de la aviación, los explotadores de aeródromos, explotadores de aeronaves, agentes acreditados en el manejo de la carga y el correo aéreo, empresas de servicios de seguridad, organismos de seguridad de Estado, y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, deberán notificar la novedad de manera inmediata a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del INAC.

APÉNDICE F
FORMATO DE REPORTE DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

INAC	**Reporte de Acto de Interferencia Ilícita**

La información que se proporciona en este informe es restringida y no se revela a personas no autorizadas

Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Fecha del Informe:	Administrado que reporta:

Cada administrado que disponga de información pertinente debe completar este formulario y remitirlo a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, en un plazo no mayor de cinco (05) días a partir del suceso

Tipo de Acto de Interferencia Ilícita	
A. El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo	
B. La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	

C. Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	
D. Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento	
E. La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo	
F. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte	
G. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.	
H. Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo	
I. Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra	
J. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos	
K. Entrada por la fuerza o sin autorización en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica a bordo de una aeronave	

Circunstancia del Suceso		
Información General		
Nombre quien presenta el Informe:	Cargo que Desempeña:	Fecha del Suceso: (dd/mm/aaaa)
Hora del Suceso: (Hora Local / Reloj 24 horas)	Duración del Suceso:	

Información del Acto de Interferencia Ilícita			
Información sobre la Aeronave afectada (si aplica)			
Estado de Matricula:	Nº de Matricula:	Tipo de Aeronave:	Explotador de Servicio Aéreo:
Indique la ubicación al momento del suceso:	En Tierra: En Servicio: Fuera de Servicio:	En Vuelo:	
Información sobre el Vuelo (llenar esta sección solo si los actos son cometidos a bordo de aeronaves en vuelo)			

Fecha de Salida del Vuelo: (dd/mm/aaaa)	Identificación del Vuelo:	Nº de Pasajeros:
Nº de Tripulantes:	Cantidad de Agentes de Seguridad a bordo. (si aplica)	
Tipo de Operación: Vuelo Regular: Vuelo Charter: Vuelo Privado: Otros:		
(*) Especifique en el caso de Otros:		
Aeropuerto de salida:	Estado:	
Aeropuerto de destino:	Estado:	
¿Entraron el(los) autor(es) al puesto del pilotaje?	Si	No
(En caso afirmativo, explique la forma como ingresaron):		
Indíquese si el(los) autor(es) tenía(n):		
¿Conocimientos técnicos y del funcionamiento de la aeronave?	Si	No
¿Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación?	Si	No
En caso afirmativo, explique:		

Información sobre edificios o instalaciones del aeropuerto (Llene esta sección en caso que el suceso ocurrió en las instalaciones aeroportuarias)	
Nombre del Aeródromo o Aeropuerto:	Especifique el área donde ocurrió el suceso: Parte Publica: Parte Aeronáutica:
Especifique las instalaciones afectadas del aeródromo o aeropuerto: (Ejemplo: Terminal Nacional, Plataformas, Estacionamientos, etc.)	

Armas y/o artefactos de sabotaje			
En caso que el acto involucre y/o artefactos describa:			
Armas: ☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	Explosivos: ☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	Incendiarios: ☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	Otros (describanse) Tipo/modelo: Cantidad:

Comunicaciones (Describa en esta sección como recibió información de la amenaza / evento)		
Origen sobre la amenaza: ☐ Mensaje Escrito ☐ Llamada Telefónica ☐ Otros		

Descríbase Otros:

¿Quién recibió la amenaza?: Personal de Tierra de la Línea Aérea Pasajeros

☐ Auxiliar de Cabina ☐ Miembro de la Tripulación Otras Personas:

Descríbanse otras Personas:

Desvío de la Aeronave

(si aplica)

Indique los aeropuertos en orden cronológico involucrados en el desvió de la aeronave

Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida	Aterrizaje autorizado
a.				☐ Si ☐ No
b.				☐ Si ☐ No
c.				☐ Si ☐ No
d.				☐ Si ☐ No

e.				☐ Si ☐ No
f.				☐ Si ☐ No

Autores

(Si son más de tres utilícense hojas adicionales)

N° Total:	Nombre del Autor:	Sexo: ☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		

Nombre del Autor:		Sexo: ☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		
Nombre del Autor:		Sexo: ☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		

Seguridad del Aeropuerto	
¿Existe un programa de seguridad del aeropuerto en el cual el (los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	☐ Si ☐ No
El programa está Aprobado por la Autoridad Aeronáutica	☐ Si ☐ No
Indique la fecha de su última aprobación:	
Tiene el aeródromo o aeropuerto procedimientos para la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano	☐ Si ☐ No
En el caso de tratarse de un acto de interferencia ilicita donde los autores ingresaron a una zona de seguridad restringida, indique los sistemas de control de seguridad utilizados: Detectores de metales pórtico ☐ Si No ☐ ☐ Rayos X Si No	

Detectores de metales manuales Si No Registro Fisico Si No Otros Si No Especifique:	
¿Existe un programa de instrucción en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilicito?	Si No
Indique la fecha del ultimo curso recurrente de seguridad impartido al personal del aeropuerto:	
¿ Existe un plan de contingenciade aeropuerto en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilicito?	Si No
En el caso de sabotaje de aeronaves, mencione si el explotador de la aeronave afectada:	
¿Aplica una adecuada conciliacion del pasajero a bordo de la aeronave y su equipaje facturado?	Si No
¿Aplica la conciliacion de pasajeros con equipaje facturado a los pasajeros en transito?	Si No
¿El(los) autor(es) eludieron las medidas de seguridad existentes? La Fuerza Otros Medios	
Describase en el caso de otros medios:	

Terminacion del Suceso			
Indique el numero de personas afectadas en el suceso	Ilesos	Muertos	Lesionados

Tripulantes:			
Pasajeros:			
Autor(es):			
Otros:			

Indique las circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones:

Medidas para contrarrestar el hecho

¿Se intentó de algun modo poner fin a las actividades de(los) autor(es)?
Si No

En caso afirmativo, indique por que medio: Negociación
Fuerza Otros medios

Resultado Obtenido: Éxito
Fracaso

En caso de amenaza de bomba a bordo de aeronaves; la(s) tripulacion(es) disponía(n) de:

¿Una lista de lugares que debian inspeccionar en caso de amenaza de bomba? Si No

¿Lugares en los que una boma es menos peligrosa?
Si No

En caso negativo, expliquese:

Información relativa a las medidas adoptadas, en relación con el (los) autor(es) y otras medidas de prevención

Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención del autor o autores para asegurarse que no se evadan:

¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptados o se prevén adoptar para evitar que el hecho se repita?		
Otra información pertinente		
Nombre quien presente el informe:	Cargo:	Firma y sello húmedo:

APÉNDICE G
FORMATO PARA REPORTE DE NOVEDADES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

INAC	**Reporte de Novedades en Seguridad de la Aviación Civil**		
Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Empresa:	Fecha del reporte:	Mes del reporte:
Nombre y Apellido del responsable del reporte:	Cargo:	Firma y Sello:	
Instrucciones generales			

1. La información que se proporcione en este formato es restringida y no se revelará a personas no autorizadas.

2. El presente formulario consiste en que los administrados, reporten a la Autoridad Aeronáutica ciertos actos, exigidos en las regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

3. El formulario se divide en secciones y podrán ser enviadas solo las que tengan incidencias en el mes del reporte.

4. Marque con una "X" en las casillas de los actos a reportar:

☐ Sección A Artículos prohibidos detectados y retenidos.

☐ Sección B Detención y disposiciones inmediata de toda persona a los organismos de Seguridad de Estado.

☐ Sección C Denuncias o reclamos relacionados con AVSEC.

☐ Sección D Reporte de permisos de identificación extraviados.

☐ Sección E Todas las faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras e permisos de acceso.

5. Los reportes podrán ser enviados de las formas siguientes:

a) Correo electrónico:

b) Oficio dirigido a:

c) Fax:

6. En caso de no tener ningún evento a reportar en el mes, marque con una "X" en la siguiente casilla y envíe solo esta hoja:

☐ No se reportan eventos en este mes.

7. Observaciones:			
Sección A	**Reporte de artículos prohibidos detectados y retenidos**		
Detección de artículos prohibidos mediante el proceso de Inspección de pasajeros, tripulaciones y empleados.			
Artículos Prohibidos	Cantidad	Proceso donde fue detectado el articulo (*)	Observaciones (detalle el articulo)
Armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles y escopetas)			
Réplicas e imitaciones de armas de fuego			
Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas)			
Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, arpones, entre otras.			
Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.			
Hachas, hachuelas, Cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, tijeras con hojas de más de 4cm a partir del eje, escalpelos y bisturí quirúrgicos o similares			

Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos			
Agujas de tejer y de coser con más de 4cm de largo			
Destornilladores con más de 4cm de largo			
Corta cutículas y cortaúñas con navaja de hojas mayores a 4cm			
Hojillas para afeitar (excluidas maquinas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuestos)			
Punzones y sacacorchos			
Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas (especifique)			
Equipos de artes marciales Ej: puños americanos (manoplas), mazas, garrotes			
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavas de malabarismo			

Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros			
Palancas de hierro			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes (especifique)			
Municiones			
Detonadores y mechas			

Minas, granadas y demás artículos militares explosivos			
Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales			
Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos			
Combustibles, líquidos inflamables de cualquier tipo, por Ej: gasolina, diésel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros			
Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos			

Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes			
Dispositivos para paralizar o matar animales			
Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como pimienta gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales			

Sección B	**Detenciones y la disposición inmediata de toda persona a los Organismos de Seguridad de Estado**	
Cuerpo de Seguridad de Estado actuante:	N° de personas detenidas	Causa de la detención y cantidad
Ej: Guardia Nacional Bolivariana	7	hurtos= 2, riñas= 5

Sección C	Denuncias o reclamos presentados por los explotadores y usuarios en general, que afecten la seguridad ciudadana						
Organismo receptor de la denuncia	Código (*)	Cantidad de eventos	Total de eventos (Parte Publica)	Total de eventos (Parte Aeronáutica)	Total de personas afectadas		
					Pax	Empl	Púb
Ej: Seguridad Aeroportuaria	B	4	3	1	1		6
Seguridad Aeroportuaria	E	1	1	0	0		1

(*) Utilice un código por línea

A= Robos

B= Hurtos

C= Agresiones físicas

D= Huelgas de cualquier tipo

E= Estafas y

F= Otros eventos similares

Pax =Pasajeros

Empl= Empleados

Pub= Publico

Sección D	**Reporte de permiso de Identificación extraviados**
Empresa	Cantidad de tarjetas reportadas
Ej: ABC Airlines	22

Sección E	**Tolas las faltas de cumplimiento de las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de permisos de acceso a zonas de seguridad restringidas (ZSR)**								
Empresa	Cantidad de faltas (*)								Observaciones
	A	B	C	D	E	F	G	H	
Ej: Línea Aérea ABC	2		3	5			1		

(*) Código de faltas:

A= Portar la tarjeta de identificación vencida.

B= Encontrarse en una zona de seguridad restringida (ZSR) sin la tarjeta visible.

C= Encontrarse en ZSR sin la autorización al área correspondiente donde se encuentre.

D= Portar una tarjeta diferente a la del titular.

E= Negarse a presentar la cuando sea requerida para su revisión.

F= Prestar o transferir su tarjeta cuando sea requerida para su revisión.

G= Ingresar armas, artículos prohibidos o sustancias peligrosas sin autorización.

H= Otros que considere cada explotador.

- **Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-345-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Certificación de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil (RAV 112).** *Gaceta Oficial Nº 6.228 Extraordinario del 18-05-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-345-16
CARACAS, 01 DE ABRIL DE 2016

205°, 157° y 17°

En ejercicio de las competencias que me confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009; el artículo 7 numerales 3º y 5º de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

Dicta,

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 112 (RAV 112) CERTIFICACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO A
NORMAS Y GENERALIDADES

SECCIÓN 112.1 ÁMBITO DE APLICACIÓN.

La presente Regulación Aeronáutica Venezolana, en conformidad con lo establecido en el Artículo 54 de la Ley de Aeronáutica Civil, dispone los principios de seguridad de la aviación civil y se aplicará a todas las personas jurídicas que realicen o se propongan prestar servicios privados de seguridad de la aviación civil, a fin de evitar actos de interferencia ilícita, a los explotadores de aeronaves, a los explotadores de aeródromos y de aeropuertos, así como a los agentes acreditados para el manejo de la carga aérea.

SECCIÓN 112.2 OBJETO.
El propósito del proceso de certificación es asegurar que las Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil acrediten ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil su capacidad legal y técnica, de acuerdo con lo estipulado en la Ley de Aeronáutica Civil y en la presente Regulación.

SECCIÓN 112.3 DEFINICIONES.
A los efectos de presente Regulación Aeronáutica las siguientes definiciones aplican:
Acto de Interferencia Ilícita: Aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:
(a) El acto de violencia realizado contra una o mas personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
(b) La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave;
(c) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo;
(d) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para seguridad de la aeronave en vuelo;
(e) La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo;
(f) El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma:
    (1) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o mas personas en aeródromo que preste servicio a la aviación, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte;
    (2) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en un aeronave que no este en servicio y este situada en aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este

acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

(g) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo;

(h) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;

(i) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o en aeropuerto;

(j) La entrada por la fuerza o sin autorización en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica a bordo de una aeronave.

Actuación Humana: Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeroportuarias.

Administrado: Persona, organismo o empresa que tiene relaciones con la Autoridad Aeronáutica, y se encuentra bajo su supervisión y/o control. En este Programa se refieren específicamente a los explotadores de aeródromos, de aeronaves, los agentes acreditados para el manejo de la carga aérea y las empresas de servicios especializados de seguridad a la aviación civil.

Aeronave: Toda máquina que pueda sustentarse en la atmosfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra, y que sea apta para transportar personas o cosas.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo. Todo aeródromo que a juicio de la Autoridad Aeronáutica, posee instalaciones suficientes para ser consideradas de importancia en la aviación civil, o el que defina la ley.

Aeropuerto Internacional: Todo aeropuerto designado por la República Bolivariana de Venezuela, cuyo territorio está situado como puerta de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria así como procedimiento similares, y en el que estén de manera permanente los servidos indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Aeropuerto Nacional: Todo aeropuerto de uso público designado por la Autoridad Aeronáutica cuyo territorio está situado como puerta de

entrada y salida para el tráfico aéreo nacional y en el que existen de manera permanente los servidos indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

Agente Acreditado: Todo expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados por la Autoridad Aeronáutica, en relación con la carga, las encomiendas de mensajería, por expreso o correo.

Alerta de Bomba: Estado de alerta implantado por las Autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinados a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospecho en una aeronave, en un aeropuerto o en una Instalación de aviación civil.

Área Exclusiva: Es aquella porción del área de movimiento de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, concesionario o arrendatario ha acordado por escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo o aeropuerto designado para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, la cual se encuentra integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Armas: Es un instrumento o herramienta que se utiliza para atacar o defenderse, que puede ocasionar un daño a un individuo causando la muerte, heridas, Inmovilizarlo o incapacitarlo.

Auditor / Inspector: Persona encargada de planificar, supervisar, verificar y coordinar con los recursos disponibles las auditorias, inspecciones, estudios e investigaciones llevadas a cabo en un área determinada.

Auditoria de Seguridad: Examen en profundidad que se realiza sobre el cumplimiento de todos los aspectos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

Autoridad de Seguridad Competente: La Autoridad designada para la seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela es la Autoridad Aeronáutica.

Aviación Corporativa: La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que

la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

Aviación General: Se consideran todas las actividades aeronáuticas civiles no comerciales en cualquiera de sus modalidades.

AVSEC: Expresión anglosajona que significa Seguridad de la Aviación.

Aviso de Bomba: Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, aeródromo, aeropuerto o una instalación de aeronáutica civil, puede estar en peligro debido a lo explosivo u otro tipo de artefacto.

Carga: Es el conjunto de bienes que se transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga o Correo de Alto Riesgo: La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple con uno de los criterios siguientes:

(a) Hay información específica de Inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil;

(b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o

(c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Carga y Correo de Transbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

Centro de Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo de Crisis: Lugar donde se establece el centro de Operaciones de Emergencia o el Centro de Manejo de Crisis en caso de una interferencia ilícita contra la aviación civil.

Certificación de Personal: Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad Aeronáutica de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen en materia de seguridad de la aviación civil.

Certificado de Operaciones de Seguridad: Certificado expedido por la Autoridad Aeronáutica, según lo dispuesto en presente regulación, que acredita a las empresas de servicios de seguridad de la aviación civil para la efectiva y eficiente prestación del servicio que se le autoriza.

Circular de Asesoramiento: Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de cumplimiento obligatorio, que

contiene procedimientos aceptables para el cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Circular de Seguridad de la Aviación (CSA): Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de carácter clasificado y de cumplimiento obligatorio, que contiene procedimientos para el cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Control de Calidad: La estructura, los procesos y procedimientos así como las funciones y responsabilidades establecidas por la organización del Explotador de Aeródromo o Aeropuerto, Explotador de Aeronave, Agente Acreditado y Empresas de Servicios de Seguridad para verificar y fomentar un nivel de rendimiento sostenible y una cultura de perfeccionamiento continuo.

Correo: Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores de aeronaves con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Control de Seguridad: Medidas adoptadas para evitar que se Introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Curso: Una agenda completa de instrucción específica para un tipo de actividad a ser desempeñada por un personal en específico. Ejemplos: "Curso inicial para personal de agente de seguridad" o "Curso recurrente para agentes de seguridad", etc. Cada curso contiene varios módulos de instrucción.

Enmienda: Es la adecuación del Programa de Seguridad basada en las solicitudes realizadas por la Autoridad Aeronáutica o los Explotadores de Aeródromos y Aeropuertos, Explotadores de Aeronaves, Empresa de servicios de seguridad y Agentes Acreditados, en función a lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y otras disposiciones dictadas por la Autoridad Aeronáutica.

Empresas de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil: Persona jurídica que brinde servidos privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados y sus instalaciones, de acuerdo con lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112.

Entrenamiento Recurrente: Es todo aquel entrenamiento que se repite cada periodo de tiempo con el propósito de actualizar los conocimientos del personal. Dicho entrenamiento es mandatario

recibirlo para que el personal en materia de seguridad continuara con sus funciones.

Entrenamiento en el Puesto de Trabajo: Tiene la finalidad de que el estudiante demuestre su destreza y aplique los conocimientos obtenidos del entrenamiento Teórico; por lo que este tipo de entrenamiento es un complemento importante al momento de desarrollar un tema. Es requisito de todo entrenamiento el haber recibido la parte 'Teórica" previo al desarrollo del entrenamiento en el puesto de trabajo.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Equipaje de Mano: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se transportan en la cabina de pasajeros mediante convenio con el explotador.

Equipaje Facturado o de Bodega: Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se transportan en la bodega o zona de carga de las aeronaves mediante acuerdo con cada explotador de aeronaves.

Equipaje de Transferencia entre Líneas Aéreas: Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipaje Extraviado: Equipaje que involuntaria o inadvertidamente es separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipos de Seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de Interferencia ilícita en la aviación civil, en sus instalaciones y servicios.

Escoltar: Significa el acompañar o supervisar a una persona o cosa que no tiene acceso libre a las áreas restringidas por razones de seguridad, como se establece en el programa de seguridad local del aeródromo o aeropuerto, de manera suficiente para tomar acción inmediata si se involucra en otras actividades diferentes para las cuales fue autorizado.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Evaluación: Una apreciación de los procedimientos u operaciones que se basa en gran parte en la experiencia y el juicio de profesionales.

Evidencia: Registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información que es pertinente para los criterios de las actividades de Control de Calidad y que es verificable. La evidencia puede ser cualitativa o cuantitativa.

Expedidor Reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Explotador de Aeródromos y Aeropuertos: Persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado o está autorizado por la Autoridad Aeronáutica para explotar un aeródromo o aeropuerto.

Explotador de Aeronaves: Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que se dedica a la explotación de aeronaves.

Hallazgos: Resultados de la evaluación de la evidencia de las actividades de control de calidad recopilada frente a los criterios establecidos. Los hallazgos pueden indicar conformidad (cumplimiento) o no conformidad (no cumplimiento).

Horas de Entrenamiento: Tiempo total necesario para completar el entrenamiento requerido para cada módulo de entrenamiento. Este lapso debe permitir la Instrucción, demostración, prácticas y pruebas que se estimen necesarias. Este lapso debe expresarse en horas en el esquema del módulo.

Informe de auditoría: Medios normalizados de notificación a las autoridades del administrado sobre los resultados de la auditoría.

Imprevisibilidad: La aplicación de medidas de seguridad con frecuencia irregular en distintos lugares y utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos, u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Inspección de Seguridad de la Aeronave: Inspección completa del interior y exterior ce la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Materiales: Se refiere al material de instrucción desarrollado para cada curso es decir, la información para la programación de las lecciones, guías para el instructor, programas de software de computadora, programas audiovisuales, libros de trabajo, manuales y demás material

necesario. Todo el material debe reflejar con precisión los requerimientos de los cursos, debe estar organizado de forma eficaz y deben estar adecuadamente integrados en los métodos didácticos de instrucción.

Medida Correctiva: Toda acción establecida para corregir deficiencias que atenten contra la seguridad de la aviación civil.

Mentor: Es la persona designada por el administrado responsable de impartir y evaluar el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (EPPT).

Mercancías Peligrosas: Todo objeto, o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosa de las Instrucciones Técnicas o este clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Miembro de la Tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que debe cumplir a bordo de la aeronave, durante el periodo de servicio de vuelo.

Módulo: Es la más grande subdivisión de un curso, conteniendo temas y actividades ampliamente relacionadas. Los módulos son subdivisiones lógicas de un curso las cuales pueden ser evaluadas separadamente y aprobadas individualmente pero que en sí mismas no sirven para calificar a una persona. Ejemplos: Modulo de reconocimiento de artefactos explosivos o armas ofensivas, módulo de protección de aeronaves, etc. Cada módulo contiene una o más asignaturas entrenamiento.

No Conformidad: Incumplimiento de un requisito.

Norma Complementaria: Instrumento que regula aspectos no previstos o insuficientemente desarrollados en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas. Nunca podrán modificar ni alterar las previas determinaciones del planteamiento general al que complementan.

Objetivo: Es lo que se espera que un alumno pueda cumplir al final de la instrucción.

Objetivos Específicos: Establece la ejecución que se espera alcanzar para cada tema contemplado en la estructura de los contenidos.

Objeto de Prueba: Elemento o dispositivo utilizado para llevar a cabo una prueba de carácter técnico.

Oficial de Seguridad de a Bordo: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección

personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Parte Aeronáutica: El área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte Pública: El área de un aeródromo o aeropuerto y los edificios en ella comprendidos al que tienen libre acceso el público no viajero.

Pasajeros en Tránsito: Toda persona que arriba a un aeropuerto en un vuelo internacional, para continuar su viaje en otro vuelo de conexión internacional, sin necesidad de salir del área estéril.

Pasajero Perturbador: Toda persona que no cumpla con las normas de conducta en un aeropuerto, a bordo de una aeronave, o que no respete las instrucciones del personal del aeropuerto o de los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturbe el orden y la disciplina.

Pasajeros y Equipajes de Trasbordo: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace entre dos vuelos diferentes.

Permiso: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos, aeropuertos o a quienes por razones de necesidad legítima, requieran autorización para tener acceso a los mismos, a la parte aeronáutica ó a cualquier zona de seguridad restringida, este permiso incluye los documentos de los vehículos expedidos para fines similares. El objeto del permiso, las tarjetas de Identificación o pase de aeródromo o aeropuerto, es facilitar el acceso e identificar al individuo o vehículo.

Personal de Seguridad: Persona que reúne los requisitos establecidos en la sección 112.22. de la presente regulación.

Plan de acciones correctivas: Un plan de acción presentado al ente auditor por parte de un administrado auditado, indicándose los detalles de las medidas que dicho administrado se propone adoptar, en base a las recomendaciones presentadas por un equipo de auditoría. La realización del plan de medidas correctivas debe servir para que el administrado cumpla plenamente con las disposiciones de la normativa legal vigente.

Plan de Contingencia: Procedimientos alternativos cuyo fin es permitir el normal funcionamiento de la aviación civil, a través del empleo eficiente de mediadas técnicas, humanas y organizativas.

Plan de Instrucción: Programación periódica de actividades, académicas, destinadas tanto a brindar capacitación como mantener y actualizar los conocimientos y habilidades adquiridas

Plataforma: Área definida en un aeródromo o aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de Instrucción: Se refiere a un documento escrito que incluye cursos, descripción de Instalaciones, equipos, instructores, materiales, métodos didácticos de instrucción y procedimientos de examen y prueba. Este sistema debe satisfacer los requerimientos de la respectiva regulación y asegurar que cada persona de los administrados se mantenga adecuadamente capacitada para cada tipo de actividad desde el punto de vista de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Presentación: El trámite que realiza un pasajero ante un explotador de aeronaves para ser aceptado en un determinado vuelo.

Programa anual de actividades de Control de Calidad: Detalles acordados para un conjunto de actividades de Control de Calidad planificadas para un período de un año y dirigidas hacia un propósito específico.

Programa de Servidos de Seguridad de la Aviación Civil: Documento instrumento que contiene el conjunto de actividades, acciones y medidas activas y pasivas que adoptarán las empresas de servicio de seguridad para garantizar la protección de la aviación civil nacional e internacional contra actos de interferencia ilícita.

Prórroga: Prolongación de un plazo, bien sea por decisión de la autoridad competente para ello, o bien porque la Ley así lo estipule.

Prueba de Seguridad: Medida de seguridad de la aviación en la que se intenta cometer un acto de interferencia ilícita. Se utiliza para determinar la eficacia de un procedimiento y el rendimiento de una persona u objeto. La prueba puede ser anunciada con anticipación o no (Secreta o Publica).

Puesto de Estacionamiento Aislado para Aeronaves: Área designada en un aeródromo o aeropuerto adecuada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita.

Puesto de Inspección: Lugar mediante el cual se aplican los medios técnicos o de otro tipo, destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Puesto de Presentación: Lugar donde se encuentra el mostrador en el. cual el pasajero realiza la presentación.

Punto Vulnerable: Toda instalación en un aeródromo o aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría el funcionamiento normal de un aeródromo o aeropuerto.

Regulación Aeronáutica Venezolana: Instrumento de notificación de la Autoridad Aeronáutica para hacer de su conocimiento a los sectores Involucrados, los procedimientos y métodos exigidos como necesarios para cumplir con los requisitos establecidos en la reglamentación correspondiente y en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Renovación del Certificado: Acto mediante el cual, la Gerencia de Seguridad de la aviación, previo cumplimiento de requisitos, le otorga al titular de un certificado para desempeñar las atribuciones propias de ella, por un nuevo período.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada desuñada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustamente un bien, que ponga en peligro la Aviación Civil, sus Instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Sanción: Pena contemplada en la ley para las personas naturales o jurídicas que infrinjan las disposiciones contempladas en los Instrumentos Jurídicos Venezolanos.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

Servicios de Seguridad a la Aviación Civil: Son todas aquellas actividades ejecutadas por una empresa de servicio de seguridad de la aviación civil, para ejercer el correspondiente control y protección de los pasajeros, equipaje, carga, correo, encomiendas, aeronaves y las instalaciones aeroportuarias destinada a la aviación civil nacional e Internacional. Se excluyen de esta definición los servicios prestados por las empresas de vigilancia a instalaciones y/o comercios ubicados en los aeropuertos y las empresas transportistas de valores.

Suministros: Artículos de naturaleza fungible que son utilizados o vendidos a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

Tarjetas de Identificación: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos, aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los mismos, así como a cualquier otra zona de seguridad restringida, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos con fines similares.

Técnicas de Instrucción: Es la metodología utilizada para presentar la información al estudiante. Por ejemplo, pueden incluir conferencias, demostraciones, simulaciones, presentaciones audiovisuales, tareas para la casa, talleres y prácticas. Los dispositivos de entrenamiento de nueva tecnología están también incluidos entre los métodos didácticos de instrucción.

Trabajo Aéreo: Es toda actividad de carácter comercial desarrollada por personas jurídicas, con el objeto de apoyar una actividad agropecuaria, industrial o científica, diferente al transporte aéreo, cuya naturaleza implica el uso de aeronaves civiles especialmente diseñadas, fabricadas o adecuadas, para la prestación del servicio especializado y debidamente equipadas para tal actividad, puede ser remunerada o gratuita y requiere del certificado emitido por la Autoridad Aeronáutica conforme a las normas técnicas.

Valija Diplomática: Cartera o envió embalado, cerrado y precintado que contiene la correspondencia oficial entre un Gobierno y sus agentes diplomáticos en el extranjero; esta valija goza de inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.

Verificación de Antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de Seguridad de la Aeronave: Inspección del Interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos o sustancias peligrosas.

Zona de Clasificación de Equipajes: Espacio en el que se separan los equipajes de salida para agruparlos con arreglo a los vuelos.

Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo o aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto

de Inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.
Zona Estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección de personas y pertenencias y las aeronaves, y cuyo acceso se encuentra estrictamente controlado.
Zona sin restricciones: Zona de un aeródromo o aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

CAPÍTULO B
CERTIFICACIÓN DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

SECCION 112.4 OBJETO

El presente capítulo tiene como objeto, detallar el proceso y establecer los requerimientos para la obtención del Certificado de Operaciones de Seguridad, con el propósito de prestar Servidos de Seguridad de la Aviación Civil a los explotadores de aeródromos o aeropuertos, explotadores de aeronaves, y agentes acreditados. La certificación de operaciones de seguridad es la autorización que se otorga mediante acto administrativo dictado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para el funcionamiento y operación como empresa de servicios de seguridad a la aviación civil, una vez cumplidos todos los requisitos exigidos en el Proceso de Certificación establecidos en este capítulo.

SECCIÓN 112.5 PROCESO DE CERTIFICACIÓN

(a) Toda empresa para prestar servicios de seguridad a la aviación civil, deberá completar satisfactoriamente, en forma sucesiva y en los tiempos establecidos para cada una, las seis (06) fases del Proceso de Certificación, que incluye:
   (1) Primera Fase: Pre-aplicación
   (2) Segunda Fase: Aplicación formal, en el lapso de diez (10) días hábiles.
   (3) Tercera Fase: Conformidad de la documentación, en el lapso de treinta y cinco (35) días hábiles.
   (4) Cuarta Fase: Inspección y Demostración, en el lapso de sesenta (60) días hábiles.
   (5) Quinta Fase: Operación Supervisada, en el lapso de setenta y cinco (75) días hábiles.

(6) Sexta Fase: Emisión del Certificado de Operación en el lapso de diez (10) días hábiles.

(b) De ser requerido, se dispondrá de treinta (30) días hábiles adicionales por una sola vez, los cuales pueden ser utilizados para complementar actividades pendientes en algunas de las fases del proceso. Este lapso adicional, puede ser adjudicado en su totalidad a una fase o distribuido en las diferentes fases, dependiendo de las necesidades del administrado.

(c) Este proceso está diseñado para asegurar que los programas, sistemas y métodos de cumplimiento propuestos por los solicitantes hayan sido revisados, evaluados y aprobados completamente. Una vez completado este proceso, se tendrá seguridad de que la estructura operacional de la empresa, permitirá mantener los estándares requeridos en forma continua, después de la certificación.

SECCIÓN 112.6 FASE I - PRE-APLICACIÓN

(a) En esta fase el solicitante debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica una Carta de Solicitud de Pre-aplicación para la Certificación de Operaciones de Seguridad, junto con el certificado de depósito bancario correspondiente a los Derechos Aeronáuticos establecidos por este concepto.

(b) La Autoridad Aeronáutica Informará a la empresa solicitante que debe consignar ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en la Fase de Solicitud Formal, los siguientes documentos:

(1) Certificado de Depósito;

(2) Oficio de "Solicitud Formal de Certificación" (Ver apéndice A de la presente Regulación);

(3) Aprobación del Estudio Económico Financiero de la Empresa Solicitante (Aprobado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del INAC);

(4) Fotocopia del Documento Constitutivo y Estatutario de la empresa, así como todas las actas de asamblea ordinaria o extraordinaria de la empresa.

(5) Propuesta del Cronograma de Eventos de la empresa solicitante. (Ver Apéndice B de la presente Regulación);

(6) Declaración de cumplimiento de todas las secciones de la presente Regulación;

(7) Programa de Servicios de Seguridad;

(8) Programa de Instrucción en materia de Seguridad de la Aviación;
(9) Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil;
(10) Manuales de operación de equipos (si aplica);
(11) Modelo de contrato de servicios de seguridad;
(12) Síntesis curricular con los respectivos soportes de la persona postulada como Director de Operaciones de la empresa que avalen experiencia la experiencia en el área de seguridad de la aviación,
(13) Documento constitutivo y estatutos sociales de la sociedad mercantil, adema de las Actas de Asamblea ordinarias y extraordinarias, en especial aquellas Actas de Asamblea en la que se acuerde modificaciones a los estatutos sociales.
(14) Contrato de fianza laboral, debidamente autenticado con su anexo contentivo de un listado del personal que labora en la empresa.
(15) Fotocopia de última declaración de Impuesto Sobre la Renta, Solvencia Aeroportuaria o Solvencia Municipal, solo en caso de personas jurídicas que ejerzan actividades aeronáuticas y no generan pagos por conceptos de Servicios a la Navegación Aérea.

SECCIÓN 112.7 FASE II - SOLICITUD FORMAL

(a) En esta fase, el solicitante debe presentar, en la fecha previamente acordada con la Autoridad Aeronáutica, original y duplicado de la "Carta de Solicitud Formal," (Ver Apéndice A de la presente Regulación); y la totalidad de la documentación mencionada en la fase de Preaplicación. La aceptación de la solicitud formal solo podrá iniciarse con la presentación de los documentos requeridos.
(b) En esta fase se iniciará el análisis y evaluación preliminar de todos los documentos y programas consignados por la Empresa solicitante.
(c) La revisión de los programas y documentos incluirá lo siguiente:
(1) Documentación Legal. La documentación sobre la constitución legal de la empresa que se encuentra disponible y se hace referencia al tipo de operación de servidos de seguridad a la aviación civil. Asimismo deberá

anexarse el modelo de los contratos de servicios que pretende prestar, las tres (3) últimas Actas de Asambleas Ordinarias o Extraordinarias celebradas por la Empresa, Solvencias concernientes a las obligaciones formales que se mantengan con diversas dependencias públicas o privadas cuando así aplique, tales como; de última declaración de Impuesto Sobre la Renta, Solvencia Aeroportuaria o Solvencia Municipal, antes señaladas.

(2) Credencial del Director de Operaciones de Seguridad (Currículo vitae con sus respectivos soportes).

(3) Documentos de Seguridad. El Programa de Servidos de Seguridad, Programa de Control de la Calidad en materia de seguridad de la aviación y Programa de Instrucción en seguridad de la aviación, deben ser presentados respetando el contenido, la forma planteada en los Apéndices D, E y F de la presente Regulación.

(4) Manuales de Operación de equipos. Deberán anexarse un ejemplo de (los) manual(es) de funcionamiento y manejo del(los) equipo(s) de seguridad que la empresa está presentando para efectuar sus labores (si aplica).

(5) Cronograma de Evento. Presentación del modelo de cronograma de eventos debidamente completado por el solicitante. (Ver Apéndice B de la presente Regulación).

(6) Carta de Declaración de cumplimiento. Presentación del modelo donde se declare la forma de cumplir con las diferentes partes y secciones de la presente Regulación. (Ver Apéndice C).

SECCIÓN 112.8 FASE III - CONFORMACION DE DOCUMENTACION

(a) Esta fase comprenderá el análisis y evaluación de todos los documentos y programas consignados por el solicitante en la fase de solicitud formal.

(b) La revisión de los Documentos y Programas evaluados en esta fase corresponden a:

(1) Evaluación del Cronograma de eventos. Este documento determina el cumplimiento de cada una de las fases del proceso, y cualquier variación al mismo, deberá ser comunicado a la otra parte por escrito, acordando mutuamente una extensión de los plazos. (Ver Apéndice B de la presente Regulación).

(2) Evaluación de Declaración de Cumplimiento. En este documento se describe toda la Información de los servicios de operación que se propone realizar el solicitante, de acuerdo con los requerimientos de la presente Regulación, garantizando sistemáticamente su cumplimiento, a fin de poder determinar dónde están los requisitos señalados en los programas y procedimientos del solicitante. (Ver Apéndice C, ejemplo de una Declaración de Cumplimiento).

(3) Evaluación de la documentación. A través de la misma, se determina si los documentos en materia de seguridad de la aviación consignados, se ajustan a los requisitos exigidos por la presente Regulación. Estos documentos son:

(i) Programa de Servicios de Seguridad (PSS).

(ii) Programa de Instrucción en AVSEC (PISA).

(iii) Programa de Control de la Calidad en AVSEC (PCC).

(iv) Declaración de Cumplimiento.

(c) Una vez culminada toda la revisión, e incluidas todas las modificaciones en la documentación, la Autoridad Aeronáutica emitirá un Oficio en el que le Informará al solicitante, la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.9 FASE IV - INSPECCIÓN Y DEMOSTRACIÓN

(a) Esta fase tiene como finalidad verificar la capacidad del solicitante de cumplir con las normas y procedimientos, presentados en los programas y documentos aprobados en la fase anterior.

(b) Antes del Inicio de esta fase, la empresa deberá presentar a la Autoridad Aeronáutica carta de compromiso con el explotador de aeródromos o aeropuertos, explotador de aeronaves, o agente acreditado (según sea el tipo de servicios propuestos a prestar y mencionados en su Programa de Servicios de Seguridad) a los cuales se le prestará el servicio, donde dan su autorización para que el solicitante a certificarse pueda demostrar con su personal, la capacidad operativa necesaria. Así mismo se deberá realizar acuerdos similares, entre los explotadores y el solicitante, para cumplir con las etapas del Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT) requeridas en el proceso de instrucción del personal de seguridad de la aviación de la Empresa solicitante.

(c) Esta fase culmina cuando todos los eventos que la comprenden se encuentran aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(d) Una vez cumplido con los segmentos establecidos para esta fase, la Autoridad Aeronáutica procederá a emitir un Oficio en el que le informará al solicitante la culminación de la misma.

SECCIÓN 112.10 FASE V - OPERACIÓN SUPERVISADA

(a) Una vez completado todos los requisitos, la Autoridad Aeronáutica procederá a emitir a la Empresa solicitante, el Certificado Provisional de Operaciones, por un lapso máximo de tres (3) meses, con el propósito de que la misma pueda prestar Servicios de Seguridad a la Aviación Civil.

(b) La Autoridad Aeronáutica, desarrollará un plan de vigilancia permanente durante la vigencia del certificado provisional, con el fin de constatar el cumplimiento de la normativa técnica por parte de la empresa en la ejecución real de sus; operaciones. De existir discrepancias, la Autoridad Aeronáutica notificará al poseedor del Certificado Provisional de Operaciones, el tiempo necesario para superar la(s) no conformidad(es).

(c) Una vez culminadas todas las inspecciones y realizadas las modificaciones y correcciones solicitadas, la Autoridad Aeronáutica emitirá un Oficio en el que le informa al solicitante la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.11 FASE VI - CERTIFICACION

(a) Una vez concluido satisfactoriamente la fase anterior se procederá a redactar el Certificado de Operaciones de Seguridad de Aviación Civil, así como las Especificaciones de Operaciones de Seguridad, donde se describirán las autorizaciones, limitaciones y alcances de las futuras operaciones de seguridad de la Empresa solicitante.

SECCIÓN 112.12 SUSPENSION DEL PROCESO DE CERTIFICACION

(a) La Autoridad Aeronáutica podrá suspender el Proceso de Certificación, por las siguientes causales:

(1) Incumplimiento por parte de la Empresa solicitante en los plazos establecidos en el cronograma de eventos.

(2) Inobservancia de las no conformidades detectadas durante cualquiera de las fases del Proceso de Certificación.

(3) A solicitud de la empresa solicitante ante la Autoridad Aeronáutica.

(4) Falsificar o alterar los documentos oficiales o requisitos técnicos a los que se hace referencia en la presente regulación.

(b) La empresa cuyo proceso de certificación haya sido suspendido de acuerdo a las causales establecidas en el numeral anterior, no podrá continuar dicho proceso. Debiendo formalizar ante la Autoridad Aeronáutica la solicitud de inicio de un nuevo Proceso de Certificación conforme con lo contemplado en la presente regulación.

SECCIÓN 112.13 EMISIÓN Y VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE OPERACIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD.

(a) El Certificado de Operaciones de Seguridad emitido por la Autoridad Aeronáutica conforme a esta regulación, a nombre de una Empresa de Servicios de Seguridad que haya completado satisfactoriamente el Proceso de Certificación, tendrá una vigencia de cinco (5) años, y comenzará a surtir efectos a partir de la fecha de su expedición.

(b) El Certificado de Operaciones de Seguridad de la empresa deberá contener:

(1) El nombre del titular del certificado.

(2) La ubicación de la base principal administrativa del titular del certificado.

(3) El número del certificado.

(4) La fecha de vigencia del certificado; y

(5) Firma del presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

SECCION 112.14 RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) El Certificado de Operaciones de Seguridad emitido por la Autoridad Aeronáutica conforme a esta regulación, podrá ser renovado por un período de cinco (5) años, si la empresa demuestra lo siguiente:

(1) Haber cumplido satisfactoriamente con la prestación de servidos para el cual fue certificada, de conformidad con las Especificaciones de Operaciones de Seguridad correspondientes.

(2) Haber optimizado la calidad de los servidos prestados.

(b) Haber solicitado la renovación con un mínimo de sesenta (60) días antes del vencimiento del Certificado de Operaciones de Seguridad ante la Autoridad Aeronáutica.

(c) El Proceso de renovación de la certificación está dividido en cuatro (04) fases:

(1) Fase I: Solicitud formal de Renovación del Certificado de Operaciones de Aviación Civil, en el lapso de diez (10) días hábiles.

(2) Fase II: Conformidad de la documentación, en el lapso de quince (15) días hábiles.

(3) Fase III: Inspección y Demostración, en el lapso de (15) días hábiles.

(4) Fase IV: Emisión del Certificado Renovado de Operaciones, en el lapso de (10) días hábiles.

SECCIÓN 112.15 FASE I DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) La Empresa de Servicio de Seguridad de Aviación Civil debe presentar ante la Autoridad Aeronáutica mediante un oficio de solicitud formal (ver Apéndice A), la siguiente documentación: actualización del Estudio Económico Financiero aprobado por la Gerencia General de Transporte Aéreo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, o en su defecto, constancia de consignación del mismo, propuesta de cronograma de eventos (Ver Apéndice B) y certificado de depósito correspondiente al pago de derechos aeronáuticos para este trámite.

(b) De existir modificaciones sobre los documentos de Seguridad de la Aviación Civil de la empresa (Programa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, Programa de Control de Calidad en AVSEC), presentar las mismas para su evaluación y aprobación.

(c) Declaración de Cumplimiento sobre la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 112.

(d) Cambios en los documentos constitutivos de la empresa, cambio del responsable de las operaciones de seguridad de la empresa, cambios en los manuales de operación de los equipos de seguridad (si aplica), o si se dispone de nuevos manuales de operación por la adquisición de nuevos equipos de seguridad,

todos estos nuevos documentos deben ser anexados al oficio de solicitud formal para la renovación del Certificado de Operaciones de Servicios de Seguridad de Aviación Civil.

SECCIÓN 112.16 FASE II DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) Esta Fase comprenderá el análisis y evaluación de todos los documentos, programas y registros de la empresa, a fin de asegurar que los mismos cumplan con los requisitos exigidos en la normativa técnica vigente.

(b) La revisión de los Programas, registros y documentos evaluados en esta fase se realiza a fin de determinar el nivel de cumplimiento de los requisitos exigidos en la presente Regulación, estos documentos son:

(1) Programa de Servidos de Seguridad (PSS).
(2) Programa de Instrucción en AVSEC (PISA).
(3) Programa de Control de la Calidad en AVSEC (PCC).
(4) Declaración de Cumplimiento.
(5) Especificaciones de Operaciones de Seguridad.
(6) Documentos constitutivos de la empresa (De aplicarse).
(7) Currículo del Director de Operaciones de Seguridad de la empresa (De aplicarse).
(8) Cronograma de eventos propuesto por la empresa.

(c) Una vez culminada toda la revisión e incluidas todas las modificaciones en la documentación y/o registros, la Autoridad Aeronáutica emitirá un Oficio en el que le Informa al solicitante la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.17 FASE IIII DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) Esta fase tiene como finalidad verificar que subsisten las condiciones que dieron mérito al otorgamiento del Certificado de Operaciones de Empresas de Servidos de Seguridad de la Aviación Civil, que solicita la renovación del Certificado.

(b) Serán evaluados e Inspeccionados durante esta fase, los segmentos que se describen a continuación:

(1) Verificación del nivel de cumplimiento del Programa de Servidos de Seguridad.
(2) Verificación del cumplimiento del Programa de Instrucción.

(3) Demostración de las facilidades de la base principal de operaciones.
(4) Demostración de las facilidades de seguridad de la empresa.
(5) Demostración de los procedimientos de archivo (personal y operaciones).
(6) Controles de mantenimiento de equipos de seguridad (si aplicase).
(7) Certificación de Competencias del Personal de Seguridad AVSEC.
(8) Inspección de todas las zonas de operación, aprobadas en las Especificaciones de Operaciones de Seguridad y operativas para el momento de la inspección.
(9) Otras demostraciones requeridas por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Esta fase culmina cuando todos los eventos que la comprenden se encuentran aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(d) Una vez cumplido con los segmentos establecidos para esta fase, la Autoridad Aeronáutica emitirá un Oficio en el que le informa al solicitante la culminación de esta fase.

SECCIÓN 112.18 FASE IV DEL PROCESO DE RENOVACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) Una vez concluido satisfactoriamente el proceso, se procederá a emitir la renovación del Certificado de Operaciones de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil, así como las Especificaciones de Operaciones de Seguridad actualizadas, donde se describirán las autorizaciones, limitaciones y alcances de las futuras operaciones de seguridad de la Empresa solicitante.

SECCIÓN 112.19 SUSPENSION Y REVOCACION DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) La Autoridad Aeronáutica podrá acordar la suspensión o revocación del Certificado de Operaciones de Seguridad, en los casos en que su titular incurran en alguna de las siguientes causales:
(1) Incumplimiento de los servidos cuya prestación le fue acordada a través del Certificado de Operaciones de Seguridad, o que los servidos no se cumplan conforme a los

términos y condiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Incumplimiento de los programas aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

(3) Incumplimiento de la normativa que regula la materia aeronáutica.

(4) Cuando la empresa así lo solicite, ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(5) Suspendan los servicios que se derivan del otorgamiento del Certificado de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil sin la debida autorización de la Autoridad Aeronáutica.

(6) Falsifiquen o alteren los documentos oficiales o requisitos técnicos que señalan la presente Regulación, sin perjuicio de las demás acciones civiles, penales o administrativas que puedan generarse en su contra.

(7) Presten servicios diferentes a los expresamente autorizados en las Especificaciones Operacionales de Seguridad.

(8) Incumplir una medida cautelar dictada por la Autoridad Aeronáutica de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

(9) Cuando la Empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil de forma dolosa, suministre información a la Autoridad Aeronáutica.

(10) Cuando la Empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil suministre información fundada en documentos declarados falsos por sentencia definitivamente firme.

(11) Si la empresa es declarada en insolvencia, quiebra, liquidación o disolución conforme a la ley y no ofrece, a criterio del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, las garantías suficientes que resulten adecuadas para asegurar la prestación de los servicios.

(12) Que al solicitante le haya sido revocado anteriormente el Certificado de Operaciones de Seguridad.

(13) Cuando el poseedor del Certificado de Operaciones de Seguridad, por razones financieras no es capaz de realizar una operación eficiente, segura y adecuada.

(14) Incumplir cualquiera de las obligaciones establecidas en esta Regulación y demás leyes que regulen la materia.

(15) Si fuera este el caso, se notificara al solicitante mediante acto motivado las razones de tal decisión, de conformidad con lo previsto en la Ley de Aeronáutica Civil y en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.

SECCIÓN 112.20 ESPECIFICACIONES OE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) Las Especificaciones de Operaciones de Seguridad serán emitidas por la Autoridad Aeronáutica y en ellas se establecerán los servicios autorizados a ser prestados por dicha empresa. Estas complementan y dan detalle sobre lo autorizado en el Certificado de Operaciones de Servicios de Seguridad otorgado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(b) Las Especificaciones de Operaciones de Seguridad estarán conformadas por:

(1) índice general.
(2) Sección A1 Promulgación y aplicabilidad.
(3) Sección A2 definiciones.
(4) Sección A3 sumario de autorizaciones.
(5) Sección A4 Personal directivo y otro personal.
(6) Sección A5 Zonas de operación.
(7) Sección A6 Equipos de seguridad.
(8) Sección B1 Servicios de seguridad aplicados a aeródromos y aeropuertos.
(9) Sección C1 Servicios de seguridad aplicados a explotador de aeronaves.
(10) Sección Dl Servicios de seguridad aplicados a agentes acreditados y empresas conexas.

(c) Para que la Empresa de Servidos de Seguridad de la Aviación Civil pueda mantener los privilegios de una operación autorizada en sus Especificaciones de Operaciones de Seguridad según esta regulación, no debe suspender sus servicios por más de noventa (90) días continuos.

(d) Si una Empresa de Servicios de Seguridad deja de prestar sus servicios para la cual está autorizada en sus Especificaciones de Operaciones de Seguridad, más allá del periodo establecido en el literal c de esta sección, no puede continuar operando a menos que:

(1) Notifique a la Autoridad Aeronáutica por lo menos treinta (30) días calendario antes de reanudar esa operación.

(2) Esté disponible y accesible durante el período indicado en el párrafo anterior, a fin de que la Autoridad Aeronáutica efectúe una auditoria y pueda determinar que la empresa se mantiene adecuadamente equipada y se encuentra en condiciones para continuar sus operaciones de manera segura y eficiente de acuerdo con lo señalado en la presente Regulación Aeronáutica Venezolana.

SECCIÓN 112.21 APROBACION Y ENMIENDA DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) Las Especificaciones de Operaciones de Seguridad serán dictadas y aprobadas por la Autoridad Aeronáutica, y deberán estar firmadas por el representante de la empresa, en aceptación del contenido de la misma.

(b) La Empresa de Servidos de Seguridad de la Aviación Civil, podrá presentar una solicitud ante la Autoridad Aeronáutica para enmendar sus Especificaciones de Operaciones de Seguridad, en un periodo de treinta (30) días hábiles previos a la fecha en que se propone la efectividad de la modificación solicitada.

(c) En un plazo no mayor a treinta (30) días luego de recibir una propuesta de modificación, la Autoridad Aeronáutica, tendrá la potestad para aprobar o denegar la solicitud. En caso de negación de la solicitud de enmienda de las Especificaciones de Operaciones de Seguridad, el administrado podrá dentro de los quince (15) días siguientes ejercer el correspondiente Recurso de Reconsideración, por ante la Autoridad Aeronáutica.

(d) La Autoridad Aeronáutica podrá ordenar la enmienda de las Especificaciones de Operaciones de Seguridad, si se determina que la seguridad y el interés público demanda dicha modificación, de la siguiente manera:

(1) La Autoridad Aeronáutica, notificará a la Empresa de Servicio de Seguridad, por escrito, sobre la enmienda a realizar, fijando un período de quince (15) días hábiles dentro del cual se puede presentar Información u observaciones por escrito y argumentos sobre la conveniencia o no de la enmienda.

(2) Tras considerar toda la información, observaciones y argumentos propuestos por la empresa, la Autoridad Aeronáutica, notificará al administrado sobre las

disposiciones o enmienda adoptada o suspender la notificación de la enmienda propuesta.

(3) SI la Autoridad Aeronáutica determina la existencia de una emergencia que demanda acción inmediata con respecto a la seguridad del transporte aéreo o del comercio aéreo, la Autoridad Aeronáutica podrá emitir una enmienda, con efectividad en la fecha en que el administrado recibe aviso de ésta, sin dilación ninguna.

SECCIÓN 112.22 DISPONIBILIDAD DEL CERTIFICADO DE OPERACIONES DE SEGURIDAD Y ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

Toda Empresa de Servicios de Seguridad certificada deberá contar con el Certificado de Operaciones de Seguridad de la Aviación Civil y las Especificaciones de Operaciones de Seguridad correspondientes, y tenerlos disponibles a solicitud de la Autoridad Aeronáutica en cada una de sus bases de operaciones.

CAPÍTULO C
PROGRAMA DE SERVICIOS DE SEGURIDAD

SECCIÓN 112.23 CONTENIDO DEL PROGRAMA DE SERVICIOS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.

(a) Toda Empresa de Servicio de Seguridad de la Aviación Civil, elaborará y aplicará un Programa de Servicios de Seguridad que cumpla con lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación, de igual manera con los siguientes requerimientos:

(1) Escrito en idioma español y firmado por el representante de la empresa de servicio de seguridad al cual se le haya delegado la competencia al respecto.

(2) Sea redactado en forma sencilla y clara para facilitar su interpretación, implementación y revisión.

(3) Describa la estructura y organización de seguridad dentro de la empresa, indicando las fundones, competencias y responsabilidades del personal involucrado.

(4) Establezcan procedimientos para evitar o impedir el ingreso no autorizado de cualquier tipo de explosivo, dispositivo incendiario, peligroso o sustancias prohibidas a las zonas restringidas o a bordo de las aeronaves de acuerdo a los servicios que se presten.

(5) Describa los procedimientos de seguridad de aquellos servidos que la empresa prestará.

(6) Establezcan los procedimientos y una descripción de las instalaciones y equipos utilizados, para el buen desarrollo de las funciones que permitan garantizar la ejecución de los procedimientos.

(7) Describa las medidas para adaptarse a los planes de contingencia de los administrados que contraten sus servicios, para enfrentar posibles actos de Interferencia ilícita.

(8) Presente un modelo de contrato de servidos de seguridad de la aviación a ser utilizado en sus operaciones.

(9) Describa la política en caso de solicitudes de los explotadores que presenten variaciones sobre los procedimientos aprobados en su Programa de Servidos de Seguridad. Los procedimientos para cumplir con estas solicitudes serán incluidos como apéndices al Programa de Servidos de Seguridad.

(10) Mencione los procedimientos para el tratamiento de los posibles pasajeros perturbadores o Insubordinados.

(11) Cualquier otro requisito establecido por la Autoridad Aeronáutica.

(12) Haya sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) Toda Empresa de Servido de Seguridad, tendrá qué mantener una copia actualizada de su Programa de Servidos de Seguridad en la base principal de operaciones, asimismo, una copia actualizada o las partes pertinentes de su Programa de Servidos de Seguridad o las Instrucciones respectivas de implementación en toda dependencia u oficina en que se preste servicios de seguridad.

(c) Toda empresa de servidos de seguridad tiene que:

(1) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de Información de Seguridad de la Aviación a las personas estrictamente necesarias y ejercer control sobre la información distribuida y divulgada.

(3) Derivar las solicitudes de Información de seguridad efectuadas por otras personas a la dependencia que al efecto se designe por la Autoridad Aeronáutica.

(d) Toda Empresa de Servidos de Seguridad de la Aviación Civil, debe presentar en su Programa de Servicios de Seguridad, las políticas para implementar las medidas de seguridad de manera

aleatoria e Imprevisible a fin de contribuir con un efecto disuasivo en las medidas de seguridad establecidas.

SECCIÓN 112.24 PROCESO PARA LA APROBACIÓN DE PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(a) Toda Empresa de Servicios de Seguridad que pretende la aprobación de un Programa de Servicios de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación y Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, sujeto a la presente regulación, presentará sus proyectos ante la Autoridad Aeronáutica, con noventa (90) días hábiles de antelación al inicio estimado de cualquier tipo de operación.

(b) La Autoridad Aeronáutica, dentro de treinta (30) hábiles, posterior a la recepción del proyecto de alguno de los documentos mencionados en el literal a de esta sección, podrá aprobar el mismo o enviará al solicitante una comunicación a través de la cual, se exhortará a la empresa que realice las correcciones necesarias para que dicho documento se ajuste a los requerimientos exigidos en la presente Regulación.

(c) Tras recibir una notificación de modificación, el administrado presentará el programa, modificado o solicitara a la Autoridad Aeronáutica la reconsideración de la notificación dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la comunicación. La petición de reconsideración debe ser presentada ante la Autoridad Aeronáutica.

(d) Al recibo de una solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes se pronunciara sobre la rectificación o modificación de la misma.

SECCIÓN 112.25 MODIFICACIÓN DE PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR PARTE DEL ADMINISTRADO.

(a) Toda Empresa de Servicios de Seguridad que solicite la aprobación de una modificación propuesta al Programa de Servicios de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación y Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, sujeto a la presente regulación, presentará la solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica en un lapso de quince (15) días hábiles antes de la implementación del mismo.

(b) Dentro de los quince (15) días hábiles tras el recibo de una modificación propuesta, la Autoridad Aeronáutica emitirá a

favor de la empresa de servicios de seguridad, por escrito, una aprobación de la solicitud o una negativa de la misma.

(c) Se aprueba una modificación a un programa de servicios de seguridad si la Autoridad Aeronáutica, determina que:
   (1) La seguridad de la Aviación y el interés público lo requieren.
   (2) La modificación propuesta brinda el nivel de seguridad prescrito.

(d) Tras la negativa de una solicitud de modificación, la empresa de servicios de seguridad podrá ejercer el Recurso de Reconsideración ante la Autoridad Aeronáutica, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la comunicación.

(e) Al recibo de una solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica podrá reconsiderar la negativa y aprobar la modificación propuesta siempre y cuando cumpla lo establecido en esta Regulación.

SECCIÓN 112.26 MODIFICACIÓN PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN POR PARTE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

(a) La Autoridad Aeronáutica, tiene la potestad de modificar los Programas en materia de Seguridad de la Aviación, aprobado a una empresa de servicios de seguridad, si se determina que la seguridad y el interés público demandan tal modificación.

(b) Emitida una notificación por escrito de la modificación propuesta la Empresa de Servicios de Seguridad tendrá un lapso de quince (15) días hábiles para presentar una solicitud de reconsideración sustentándola con las consideraciones y elementos que motiven dicha solicitud. Una vez evaluada la solicitud de reconsideración, la Autoridad Aeronáutica, podrá anular la notificación o ratificar la misma, especificando a partir de qué fecha el administrado debe dar cumplimiento a lo solicitado.

(c) Si la Autoridad Aeronáutica, determina que existe una emergencia que demande una acción inmediata y sin demoras, se emitirá un oficio modificando una parte o todo el Programa de Servicios de Seguridad, en forma permanente o momentánea, que será cumplida en la fecha en que se determine en el documento. En dicho caso, la Autoridad Aeronáutica, acompañará una breve explicación de los motivos de la emergencia y la necesidad de una acción de este tipo.

(d) Una vez transcurrida la emergencia, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil puede cancelar la enmienda de emergencia o la empresa solicitar su cancelación.

CAPÍTULO D
RESPONSABILIDADES DE LA EMPRESA Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

SECCIÓN 112.27 FUNCIONES DE LAS EMPRESAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD

(a) Toda Empresa que sea contratada para prestar Servicios de Seguridad a un explotador de aeronave, explotador de aeródromos y aeropuertos, agente acreditado u otras empresas del sector aeronáutico, deberá:

(1) Cumplir con los servicios de seguridad acordados en el contrato que al efecto se celebre entre las partes.

(2) Mantener una constante vigilancia sobre el cumplimiento de los procedimientos de seguridad ofrecidos.

(3) Coordinar con el contratante los detalles necesarios a fin de garantizar la efectividad del servicio prestado.

(4) Notificar al contratante y a la Autoridad Aeronáutica de cualquier incidente o anomalía detectada en el cumplimiento del servicio prestado.

(5) Establecer procedimientos e instruir a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa que pueda constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en sus operaciones.

SECCIÓN 112.28 HISTORIAL DE LOS EMPLEADOS, VERIFICACIÓN Y CHEQUEO DE ANTECEDENTES LABORALES Y BUENA CONDUCTA CIUDADANA.

(a) Toda empresa de servicios de seguridad, antes de seleccionar a un empleado con responsabilidades en el área de seguridad de la aviación civil, o solicitar al explotador del aeródromo o aeropuerto, que se le entregue una autorización de acceso a las zonas de seguridad restringidas, a este personal de seguridad o a cualquier otro empleado de la empresa que requiera acceder a las mismas sin escolta, deberá cerciorarse que:

(1) El individuo haya sido objeto de una revisión de verificación de antecedente laboral y de buena conducta ciudadana

que incluya los últimos (5) cinco años anteriores a la fecha en que se inicia la investigación para otorgar el acceso.

(2) Para el caso de solicitudes de acceso al aeropuerto, incluir en el formato de solicitud:

(i) Una notificación de que el individuo fue sometido a una verificación de antecedente laboral y de buena conducta ciudadana.

(ii) La Certificación de Competencias otorgada por el INAC para el personal de Seguridad de la Aviación Civil.

(b) La Empresa de Servicios de Seguridad designará a un funcionario a fin que se haga cargo de verificar y controlar los resultados de la investigación sobre los antecedentes del personal.

(c) Debe conservarse un registro por escrito de todo individuo por un período de veinticuatro (24) meses posteriores al término de la autorización de acceso.

(d) Como requisito de ingreso las Empresas de Servicios de Seguridad, deberán solicitar que todos los candidatos que aspiren realizar una actividad de seguridad u otros empleados con necesidad de ingresar en las zonas de seguridad restringida y partes aeronáutica, llenen un formulario de solicitud, que incluyan los siguientes detalles:

(1) Todos los datos personales.

(2) Empleos anteriores indicando ubicación, dirección y teléfonos.

(3) Datos personales y teléfonos de su supervisor inmediato de la empresa.

(4) Presentación de una carta de buena conducta ciudadana, expedida por la autoridad local donde reside o Junta de Vecinos.

(5) Declaración del aspirante, de que la información suministrada es precisa y completa.

(6) Declaración de aceptación, por cuanto en caso de que se corrobore que la información es falsa o equivoca, esto bastará para rechazar la solicitud.

(7) Autorización para consultar a los patronos anteriores u organismos del gobierno y sus referencias personales.

(8) Firma del solicitante.

(9) Otra información pertinente que se considere necesaria para facilitar la verificación de antecedentes laborales y buena conducta.

(e) La empresa de servicios de seguridad debe solicitar y mantener registros, sobre la presentación y actualización cada 24 meses, de la constancia de buena conducta ciudadana, de cada empleado del administrado, que tenga autorización de acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

SECCIÓN 112.29 CALIBRACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS.

(a) Queda bajo la responsabilidad de la Empresa de Servicio de Seguridad, la operación, calibración y mantenimiento de todos sus equipos que sean utilizados para cumplir con los procedimientos de seguridad aprobados en su Programa de Servicios de Seguridad, de acuerdo a lo estipulado por la Autoridad Aeronáutica y en cumplimiento de los principios establecidos para el uso de los equipos de rayos equis (X) y detectores de metales que se mencionan en la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 107.

SECCIÓN 112.30 DIRECTOR DE OPERACIONES DE SEGURIDAD

(a) Toda Empresa de Servicios de Seguridad debe designar en su Programa de Servicios de Seguridad a una persona que ejerza las fundones de Director de Operaciones de Seguridad, que cumpla con lo establecido en la presente sección, con poder de decisión y quien será el responsable de los servicios de seguridad prestados por la empresa. La designación debe incluir el nombre del funcionario así como una descripción de la manera en la cual se contactará en cualquier momento durante las 24 horas del día. Asimismo, señalará la persona que cubrirá sus funciones a falta de éste, quien debe ostentar como mínimo el cargo de supervisor de seguridad.

(b) El Director de Operaciones de Seguridad deberá servir como contacto principal de la empresa de servicios de seguridad para efectos de las actividades Inherentes a la seguridad de la aviación civil y a las comunicaciones con la Autoridad Aeronáutica.

(c) Toda persona que se desempeñe como Director de Operaciones de Seguridad, debe cumplir con lo siguiente:

(1) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad contra los actos de interferencia lícita en el ámbito de la aviación civil.
(2) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
(3) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión y/o gestión de la seguridad de la aviación.
(4) Esté familiarizado con las operaciones de los servicios a prestar.
(5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Servicios de Seguridad, el Programa de Control de la Calidad y Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación de la empresa.
(6) Este familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de seguridad de la aviación civil.
(7) Aprobar una evaluación teórica de conocimientos generales en materia de seguridad de la aviación de acuerdo a las disposiciones establecidas por la Autoridad Aeronáutica.
(8) Haber realizado el pago correspondiente a los Derechos Aeronáuticos.

(d) Corresponde a los Directores de Operaciones de Seguridad, las siguientes responsabilidades:
(1) Llevar a cabo un primer estudio general de seguridad, así como inspecciones periódicas de las operaciones del servicio prestado.
(2) Notificar las fallas graves para que se adopten las medidas apropiadas.
(3) Realizar un estudio, y mantenerlo actualizado, donde se evidencie la necesidad de personal para atender de forma eficaz y eficiente el volumen de las operaciones de seguridad que desarrolle la Empresa, de acuerdo a lo establecido en su Programa, y teniendo en cuenta las necesidades de administración del recurso humano.

(4) Asegurar de que el Programa de Servicios de Seguridad, el Programa de Control de la Calidad en Seguridad y el Programa de Instrucción en Seguridad, esté actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(5) Ampliar o modificar, en caso de ser necesario, el Programa de Servicios de Seguridad y el Programa de Instrucción en Seguridad, para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades en materia de seguridad.

(6) Supervisar y vigilar el cumplimiento de los servicios prestados.

(7) Estimular el conocimiento del concepto de Seguridad y la Vigilancia por parte de todas las personas involucradas en las operaciones de la empresa.

(8) Asegurar que reciben la formación adecuada, las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en las operaciones de la empresa.

(9) Llevar un registro de todos los sucesos o tentativas de actos de interferencia ilícita que afecten a las operaciones de la Empresa de Servicios de Seguridad, incluidas las amenazas de bomba, y de todas las armas y artefactos peligrosos hallados durante la inspección de los pasajeros, y remitirlos al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(e) Toda persona asignada como Director de Operaciones de Seguridad debe completar satisfactoriamente la capacitación de actualización anual, y presentar ante la Autoridad Aeronáutica una evaluación teórica en la materia.

SECCIÓN 112.31 AGENTES DE SEGURIDAD.

(a) Toda Empresa de Servicios de Seguridad que quiera emplear a cualquier persona o disponer que la misma actúe como agente de seguridad para efectuar su servicio en la empresa, velará para que estas personas:

(1) Se sometan a un proceso de selección por parte del administrado contratante.

(2) Cumplan con un programa de capacitación teórica y de entrenamiento en el trabajo aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(3) Obtengan la correspondiente certificación competencia emitida por la Autoridad Aeronáutica.

(4) Demuestren que tiene el perfil requerido para cumplir con las tareas del puesto, el mismo que estará descrito dentro de su programa de servicios de seguridad.
(5) Sean fácilmente identificadle por el uniforme y exhiba o porte una identificación u otro signo de autoridad.

(b) El perfil del personal de seguridad de la empresa de servicios de seguridad, deber cumplir por lo menos con las siguientes condiciones:
(1) Ser mayor de veintiún (21) años de edad.
(2) Ser venezolano.
(3) Ser bachiller.
(4) Haber aprobado una prueba psicológica adecuada y satisfactoria de acuerdo con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.
(5) Debe encontrarse en buenas condiciones físicas, compatible con las funciones de seguridad de la aviación.
(6) Debe cumplir con lo Normativa Técnica Vigente que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
(7) Debe cumplir con lo prescrito en la sección 112.28 de la presente Regulación.

(c) Toda Empresa de Servicios de Seguridad mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

(d) Ninguna Empresa de Servicios de Seguridad puede asignar otras tareas a un personal de seguridad en el cumplimiento de sus funciones, que pudiesen afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

SECCIÓN 112.32 SUPERVISIOR DE SEGURIDAD

(a) Toda Empresa de Servicios de Seguridad, al momento de designar a una persona como supervisor de seguridad, debe:
(1) Designar por escrito los supervisores de seguridad, para cuyo cargo deberán demostrar una experiencia no menor de tres (03) años en el área de seguridad de la aviación.
(2) Completar de manera satisfactoria con los requisitos establecidos en los literales (a) y (b) de la sección 112.31.
(3) Disponer de una cantidad suficiente de supervisores de seguridad, que permitan atender de manera eficiente la coordinación y supervisión del volumen total de las

operaciones de seguridad para las cuales preste servicios la empresa, considerando los aspectos de administración del recurso humano.

(b) Las Empresas de Servicios de Seguridad deben establecer dentro de su Programa de Servicios de Seguridad las responsabilidades y funciones atribuidas a los supervisores de seguridad, dentro de las cuales se mencionan:

(1) Supervisar el adecuado desarrollo de los servicios de seguridad prestados, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Servicios de Seguridad.

(2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes de seguridad utilizados en las labores de seguridad.

(3) Tomar las decisiones necesarias, a fin de solventar las posibles deficiencias de los controles y medidas de seguridad encontradas durante los servicios prestados.

(4) Reportar al Director de Operaciones de Seguridad las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.

(c) Ninguna Empresa de Servidos de Seguridad puede asignar otras actividades a un supervisor de seguridad durante el cumplimiento de sus funciones, que pudiesen afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

(d) Toda persona designada para desarrollar labores de supervisor de seguridad debe cumplir con lo establecido en la sección 112.28.

(e) Toda Empresa de Servicios de Seguridad mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

SECCIÓN 112.33 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

(a) La elaboración de un Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil apropiado en materia de seguridad de la aviación es fundamental para la aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas. Dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica.

(b) Dentro del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil de la empresa de servicios de seguridad se especificará en

detalle el contenido, duración, el mantenimiento de los registros de instrucción y el responsable del programa de instrucción.

(c) El Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil será presentado a la Autoridad Aeronáutica para la correspondiente evaluación y aprobación.

(d) El Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil en materia de seguridad de la aviación debe cumplir con lo establecido en el Apéndice F de la presente Regulación.

(e) Los Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil contendrán:

(1) Instrucciones e información necesaria que permita al personal docente realizar sus deberes y responsabilidades en la planificación y dirección del personal.

(2) Las categorías de entrenamiento en acuerdo a lo indicado por la Autoridad Aeronáutica.

(3) Las responsabilidades del instructor, metodología para la evaluación y certificación de los entrenamientos, condiciones básicas en las instalaciones utilizadas para la capacitación, archivos y registros.

(4) Los cursos de entrenamiento especificarán sus objetivos generales, así mismo estarán divididos en módulos con sus respectivos objetivos por módulo y cada módulo debe identificar su correspondiente contenido.

(5) Cualquier otro requisito establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Programa Nacional de Instrucción y en el Apéndice F de la presente Regulación.

(f) Todo instructor en materia de seguridad de la aviación civil, empleado por la Empresa de Servicios de Seguridad para impartir capacitación de acuerdo a su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, deberá contar con la correspondiente certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(g) Toda Empresa de Servidos de Seguridad debe notificar por escrito en un lapso no menor a 10 días hábiles, la ejecución de un curso de instrucción en materia de seguridad de la aviación, a la Gerencia de Seguridad de la Aviación adscrita a la Gerencia General de Seguridad Aeronáutica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(h) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, se aplicaran los

procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 112.24, 112.25 y 112.26, de la presente regulación.

SECCIÓN 112.34 PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(a) Toda Empresa de Servidos de Seguridad debe desarrollar, implementar y presentar a la Autoridad Aeronáutica, para su evaluación y aprobación, un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Apéndice E de la presente Regulación.

(b) Todo Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación incluirá una estructura, responsabilidades, procesos y procedimientos que promuevan una cultura de mejoramiento y perfeccionamiento continuo de la seguridad de la aviación. El programa debe estar aprobado por el máximo nivel de ejecutivos de la empresa.

(c) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, se aplicaran los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 112.24, 112.25 y 112.26, de la presente Regulación.

SECCIÓN 112.35 RESTRICCIÓN DE OPERACIÓN.

Ningún explotador de aeródromo y aeropuerto, explotador de aeronaves, agente acreditado o empresas del sector aeronáutico podrá contratar servicios de seguridad, si la Empresa prestadora de estos servicios no cuenta con una Certificación de Operación de Seguridad otorgada por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 112.36 CIRCULARES Y OTROS DOCUMENTOS INFORMATIVOS.

(a) Toda Empresa de Servicios de Seguridad debe cumplir con toda circular o cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica dentro del período de cumplimiento que dicte expresamente dicho documento.

(b) Toda Empresa de Servicios de Seguridad que recibe una circular o cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica debe:

(1) Cumplida las primeras veinticuatro (24) horas tras la entrega o dentro del lapso previsto en la Circular o cualquier otro documento, acusar recibo ante la Gerencia de Seguridad

de la Aviación Civil del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(2) Dentro de las siguientes setenta y dos (72) horas a la entrega o en el plazo previsto en el contenido en la Circular o cualquier otro documento, señalar el método por el cual la Empresa de Servicios de Seguridad implementará las medidas contenidas en dicha circular o en cualquier otro documento.

(3) Cerciorarse que la información con respecto a la Circular o cualquier otro documento y medidas a ser implementadas es distribuida al personal señalado en ella misma, así como a otro personal que requieran estrictamente conocer el contenido del documento.

(c) Si la Empresa de Servicios de Seguridad no está en capacidad para implementar las medidas consignadas en la Circular o cualquier otro documento, presentará a la Autoridad Aeronáutica las medidas alternativas propuestas además de la razón que justifique su modificación. La Empresa de Servicios de Seguridad presentará medidas alternativas dentro del período señalado en la Circular o cualquier otro documento.

SECCIÓN 112.37 REGISTRO DE NOVEDADES.

(a) Toda Empresa de Servicios de Seguridad deberá garantizar que:

(1) Se mantenga el registro de novedades por un mínimo de doce (12) meses al registro de los mismos.

(2) A solicitud de la Autoridad Aeronáutica, se ponga a su disposición el registro de novedades.

(3) Se notifique de manera, y por el medio más expedito, a los Inspectores de Seguridad de la Aviación (AVSEC) asignados a cada administrado, o a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, aquellos eventos descritos en el literal b) de esta sección y dentro de los primeros cinco (05) días a partir del suceso, remitiendo debidamente completado, el formulario “Reporte de Actos de Interferencia ilícita". Apéndice G de la presente Regulación.

(4) Se envíe mensualmente a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los primeros cinco (05) días del mes, mediante el formulario "Reporte de Novedades", aquellos eventos

descritos en el literal (c) de esta sección. Apéndice H de la presente Regulación.

(b) Los datos elaborados en respuesta al literal a) numeral 3 de la presente sección deberán incluir como mínimo lo siguiente:

(1) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.

(2) La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.

(3) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servido, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

(4) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

(5) La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

(6) El uso Ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para:

(i) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.

(ii) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y este situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

(iii) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.

(iv) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.

(v) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos.

(vi) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.

(c) Los datos elaborados en respuesta al literal a) numeral 4 de la presente sección deberán incluir como mínimo lo siguiente:

(1) Cantidad y tipo de armas, explosivos u otros artículos prohibidos hallados durante los procesos de inspección en el aeródromo o aeropuerto y el método de detección utilizado para cada uno de ellos.

(2) Cantidad de detenciones y la disposición inmediata de toda persona al organismo de seguridad respectivo.

(3) Cantidad de denuncias por delitos comunes tales como robos, hurtos, estafas, agresiones físicas, entre otros, además de eventos como huelgas de cualquier tipo u otros eventos similares.

(4) Cantidad de extravíos, robos o hurtos de tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos.

(5) Cantidad de reportes de faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de tarjetas de identificación emitidas por el aeródromo o aeropuerto, indicando la empresa a la cual pertenece la persona.

(6) Todo incidente con entidades del Estado y otras organizaciones.

(7) Cualquier otro evento que establezca la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 112.38 CLÁUSULA DE INCUMPLIMIENTO.

Cualquier empresa, empleado o persona que incumpla con la presente Regulación, o con alguna otra regulación aplicable, con el Programa de Servicios de Seguridad aprobado o cometa cualquier acto que atente contra la Seguridad de la Aviación, será sometido al régimen sancionatorio establecido en la ley, sin menoscabo de las demás acciones penales, civiles y administrativas correspondientes que se puedan generarse, lo cual podría implicar la suspensión, revocación o cancelación de la Certificación de Operación de Seguridad otorgada por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 112.39 ACCESO DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.
Los Inspectores de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica tienen la facultad de Ingresar portando cámara filmadora, cámara fotográfica u otro artículo necesario en cumplimiento de sus funciones, a todas las zonas de los aeródromos y aeropuertos, así como, a todas las instalaciones de las empresas de servicios de seguridad de la aviación civil, que operan bajo las normas establecidas por la presente Regulación Aeronáutica.

SECCIÓN 112.40 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.
Todas las Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil proporcionarán la documentación que evidencie el cumplimiento de la presente Regulación, su Programa de Seguridad aprobado y cualquier otro documento solicitado por la Autoridad Aeronáutica.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA: Se deroga la Providencia Administrativa No PRE-CJU- 117-13, de fecha 06 de mayo de 2013, publicada en la Gaceta oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.099 Extraordinario, de fecha 23 de mayo de 2013, que dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 112 (RAV 112), denominada "Certificación de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil."

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con la seguridad de la aviación civil, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

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

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUÍS MONTENEGRO CARRILLO
Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Decreto N° 1.860 del 03/06/2015.
Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

APÉNDICE A
MODELO DE OFICIO DE SOLICITUD FORMAL

Lugar y Fecha

Ciudadano
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
PRESIDENTE
Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Su despacho.-
(Nombre, denominación o razón social del solicitante)....., con domicilio legal en (domicilio del solicitante dentro de Venezuela).....; registrada en (N° de inscripción mercantil de la empresa).....; representada por (nombres, nacionalidad, cédula de Identidad)..... domiciliado en (domicilio completo del representante en Venezuela)....., a Usted solicitamos:

Que de conformidad y cumpliendo con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y lo prescrito en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112; solicitamos acceder al proceso de Certificado de Operaciones de Seguridad para Empresas de Servicios de Seguridad dentro de la República Bolivariana de Venezuela, por lo que agradeceré se sirva disponer a quien corresponda, iniciar el trámite de Proceso de Certificación y aceptar nuestra solicitud formal con la documentación adjunta.

Sin otro particular, y agradeciendo su atención a la presente, quedamos de Ud,

Atentamente,

Firmado: (Firma del Representante)

Por: (Nombre del Solicitante)

APÉNDICE B

CRONOGRAMA DE EVENTOS DE CERTIFICACIÓN EMPRESAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD				
EMPRESA		DIRECCIÓN		
Fechas propuestas, de los Eventos por parte de la Empresa Solicitante	**FASE SOLICITUD FORMAL** (10 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado / Aceptado
A) REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN SOMETIDA POR EL SOLICITANTE				
	Carta de Solicitud Formal			
	Certificado de deposito			
	Programa de Servicios de Seguridad			
	Programa de Instrucción en Seguridad			
	Carta de Aprobación del Estudio Económico-Financiero (GGTA)			
	Programa de Control de Calidad en Seguridad			
	Resumen de la calificación del Director de			

	Operaciones de Seguridad			
	Propuesta del cronograma de eventos			
	Manual de uso de fabricante de los equipos de seguridad utilizados por la empresa (si aplica)			
	Modelo de contrato de servicio de seguridad			
	Guía referencial de Cumplimiento de la RAV 112			
B) REUNIÓN DE SOLICITUD FORMAL				
	Discusión de cada documento			
	Solución de discrepancias y puntos pendientes			
	Revisión Proceso de Certificación			
	Análisis del impacto a causa del incumplimiento del cronograma de eventos			
C) EMISIÓN DE LA CARTA DE ACEPTACIÓN O RECHAZO DE LA SOLICITUD FORMAL				

Observaciones:

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la Empresa Solicitante	**FASE CONFORMIDAD DE DOCUMENTACIÓN** (35 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado / Entregado
	Evaluación de Programa de Servicios de Seguridad			
	Evaluación del Programa de Instrucción en Seguridad			
	Evaluación del Programa de Control de Calidad en Seguridad			
	Evaluación del Cronograma de Eventos			
	Evaluación Modelo de Contrato de Servicios de Seguridad			
	Evaluación de la Declaración de Cumplimiento Seguridad			
Observaciones:				

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la Empresa Solicitante	**FASE CONFORMIDAD DE DOCUMENTACIÓN** (50 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado / Entregado
	a) Administración:			
	Inspección dependencia Administradora del Programa de Servicios de Seguridad y Control de la Calidad			

	b) Operaciones de Seguridad			
	Inspección Base Principal de Operaciones			
	Inspección de Operaciones de Seguridad prestadas:			
	1) Aeropuerto…….. (*)			
	2) Aeropuerto…….. (*)			
	3) Aeropuerto…….. (*)			
	c) Entrenamiento			
	Inspección del Curso Inicial de Agentes de Seguridad			
	Inspección del Curso Inicial de Supervisores de Seguridad			
	Otros Cursos de Seguridad			
Observaciones:				

(*) Mencione en cada casilla el nombre de los aeropuertos en que se prestan servicios de seguridad

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la Empresa Solicitante	**FASE CONFORMIDAD DE DOCUMENTACIÓN** (75 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado / Entregado
Completado por el INAC	**a) Plan de Vigilancia**			
	Desarrollo de plan de vigilancia			
	b) Ejecución de Inspecciones			
	El plan de vigilancia se desarrollara de manera continua sobre las operaciones de la empresa			
Completado por la Empresa	**c) Entrenamiento Practico en el Puesto de Trabajo (EPPT)**			

	Desarrollo del Entrenamiento Practico en el Puesto de Trabajo (EPPT)			
Observaciones:				

Fechas Propuestas de los Eventos por parte de la Empresa Solicitante	**FASE CONFORMIDAD DE DOCUMENTACIÓN** (10 días hábiles)	Fecha de Entrega / Ejecútese	Fecha de Retorno por Cambios	Fecha de Aprobado / Entregado
Completado por el INAC	a) Redacción y firma del Certificado de Operaciones de Seguridad y Especificaciones Operacionales de Seguridad			
Completado por el INAC	b) Entrega del Certificado de Operaciones de Seguridad			
Observaciones:				
Completado por el INAC	a) Presentación del Reporte de Certificación			
Completado por el INAC	b) Elaboración del Programa de Vigilancia Inicial			
Observaciones:				

APÉNDICE C
MODELO GUIA DE REFERENCIA DE DECLARACION DE CUMPLIMIENTO SOBRE LAS DISPOSICIONES DE LA RAV 112

Este documento debe constituir una relación completa de todas las regulaciones correspondientes a la operación propuesta de la Empresa de Servicios de Seguridad en acuerdo a lo indicado en la RAV 112.

Cada sección referente a las regulaciones deberá ser identificada y acompañada por una referencia específica a un manual u otro documento. La referencia debe señalar el método de cumplimiento de cada Regulación que haya sido consignada en la relación antes mencionada. Si al momento de la solicitud formal, no se hubiera elaborado el método preciso de cumplimiento, bastará una indicación de la fecha en que se proporcionará dicha Información, en caso de que la fecha sea razonable y aceptable por el INAC.

El ejemplo a continuación muestra como presentar las secciones referentes de las regulaciones en una Declaración de Cumplimiento:

RAV 112

Sección 112.9- Calibración y mantenimiento de equipos

Programa de servicio de Seguridad (PSS)

Pagina	Párrafo / Sección	Observaciones
34	3.5.7.44	

Sección 112.10- Personal de Seguridad

Programa de servicio de Seguridad (PSS)

Pagina	Párrafo / Sección	Observaciones
86	12.3.56 12.3.57	

Sección 112.11- Restricciones de Operaciones

Programa de servicio de Seguridad (PSS)

Pagina	Párrafo / Sección	Observaciones
21	5.8.12 5.12.34	

Programa de Instrucción y Entrenamiento

Pagina	Párrafo / Sección	Observaciones
18	5.2.22	

APÉNDICE D

1. Propósito

Este apéndice tiene como propósito suministrar Información detallada sobre los procedimientos para desarrollar e implementar el Programa de Servicios de Seguridad de Empresas de Servicios de Seguridad de la Aviación, contra actos de interferencia ilícita, de acuerdo con lo establecido en la presente Regulación.

2. Objetivo del Programa de Servicios de Seguridad

El Programa de Servicios de Segundad (PSS), tiene como objetivo establecer los procedimientos y principios de actuación de la Empresa de Servidos de Seguridad de la Aviación, en los servicios prestados a sus contratados en materia de protección contra actos de Interferencia ilícita. Se pretende proteger los bienes, instalaciones y operaciones del administrado contratante, para salvaguardar la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, el resto de las compañías, y el público en general.

3. Estructura y Contenido de un Programa de Servido de Seguridad

Todo Programa de Servicios de Seguridad debe contener:

3.1 Titulo: Esta portada debe contener la identificación del documento como "Programa de Servicios de Seguridad" (PSS) contra actos de interferencia Ilícita, nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.

3.2. Índice: Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo con la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

3.3. Registro de Revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: numero de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.

3.4. Lista de Páginas Efectivas: Esta lista debe indicar una relación de todas las páginas que comprende el Programa de Servicios de Seguridad PSS. Esta lista debe estar debidamente enumerada. Se debe indicar en cada página, si se trata de la edición original o de una revisión, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene anexos, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de anexo y enumerando las páginas de manera lógica consecutiva. Cada página del Programa de Servicios de Seguridad PSS debe señalar en el encabezado, la identificación de la empresa, incluyendo el logotipo de la misma y el nombre del programa. Su

contenido debe mostrarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. Al pie de cada página debe haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.

3.5. Control y Distribución del Programa: Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

3.6. Introducción: Preséntese un abreve introducción al contenido y propósito del PSS.

3.7. Capítulo 1 – Objetivos del Programa de Servicios de Seguridad PSS: Identificar el objetivo principal del Programa de Servicios de Seguridad, de acuerdo con los principios establecidos en la presente Regulación.

3.8. Capítulo 2 - Definiciones: En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el Programa de Servicios de Seguridad y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

3.9 Capitulo 3 - Fuente Reglamentaria: Indíquense los detalles de la legislación (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, entre otros) que dan forma al programa de servidos de seguridad.

3.10 Capitulo 4 – Organización, Responsabilidades y Manejo de la Información:

a. **Autoridad Aeronáutica:** El Programa debe establecer claramente la potestad y responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en el territorio nacional.

b. **Estructura Organizativa de seguridad:** Indíquense en este capítulo:

    1. Descripción general de la organización de la empresa (organigrama).
    2. Las responsabilidades del Director de Operaciones de seguridad, o cargo similar. Se debe incluir en el Programa el nombramiento del responsable de seguridad, sus datos personales y medios de contacto (teléfonos, fax, e-mail, y otros datos que permitan su ubicación las 24 horas del día), asimismo los datos de quien lo suplante a falta de este, con

la misma información personal. Estos datos deben incluirse como un anexo al Programa.

3. Las responsabilidades de los Supervisores de Seguridad, o cargo similar, y de los agentes de seguridad, o cargo similar, de la empresa.
4. Otras responsabilidades del personal con relación a la seguridad de la aviación (Técnicos, especialistas, operadores de equipos, entre otros.).
5. Descripción general de la estructura de Control de la Calidad en AVSEC de la empresa, haciendo referencia al Programa de Control de la Calidad.
6. Política sobre la contratación de personal de seguridad, considerando:
   i. Procedimiento de selección,
   ii. Verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana,
   iii. Evaluaciones médicas y psicológicas,
   iv. Principio de capacitación inicial, entrenamiento en el trabajo y capacitación recurrente, y
   v. Requerimientos de certificación por parte de la autoridad aeronáutica

3.11 Capitulo 5 – Descripción de los Servicios Prestados por la Empresa

Debe hacer mención a las operaciones desarrolladas por la empresa, indicando:

a. Tipo de servicios realizados (seguridad para explotadores de las aeronaves, explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados, entre otros).
b. los aeródromos donde realizan sus operaciones (aeródromo de base principal de operaciones, y otros aeródromos, de existir la posibilidad).

3.12 Capitulo 6 – Medidas de Seguridad: En este capítulo debe indicarse los detalles de las medidas, procedimientos, y controles de seguridad aplicados por la empresa en los servicios prestados, en apoyo del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación civil y cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.

Todos los procedimientos incluidos en el Programa, deben ser presentados indicando:

a. El nombre del procedimiento;
b. Identificación del responsable de realizar el procedimiento;
c. Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento;

d. Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento;
e. Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento;

3.13. Para los casos de intensificación de las medidas de seguridad a consecuencia de un aumento en el nivel de amenaza contra las operaciones de la empresa quien se sirve, del aeródromo, de la zona donde se opere o del país o países a donde realicen vuelos, la Empresa de Servidos de Seguridad de la Aviación debe ajustar sus medidas de segundad con el fin de solventar los nuevos requerimientos en base al nivel de amenaza que dicte la Autoridad Aeronáutica.

3.14. Los Programas deben presentar los procedimientos generales de seguridad que la empresa pretende servir. De existir exigencias especiales a requerimiento de un explotador al cual de presta servicios, deberán de asentarse las variables solicitadas por el diente en los anexos del Programa.

3.15. Los procedimientos presentados en el Programa, deberán ajustarse al tipo de servicio y cliente que plantea propone servir (explotador de aeronaves, explotador de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados, entre otros.), para estos casos debe incluirse las partes que apliquen, considerando:

a. Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano (si aplica este servido):
    1. Finalidad de la inspección y del registro.
    2. Procedimientos de inspección y registro manual de los pasajeros de origen.
    3. Procedimientos para la inspección y el registro de pasajeros de trasbordo.
    4. Inspección y registro del equipaje de mano.
    5. Porcentajes mínimos de registro manual de aquellos equipajes y pasajeros que pasen por un sistema de inspección.
    6. Comportamiento con pasajeros o equipaje de mano sospechosos.
    7. Identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas.
    8. Medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos.
    9. Los procedimientos para la Inspección de personas con necesidades especiales.
    10. Los arreglos de Inspección privada.

11. Las medidas por adoptar si se descubren armas o artefactos explosivos, de sabotaje o prohibidos.
12. Control del movimiento de la circulación de los pasajeros.
13. Medidas para categorías especiales de pasajeros:
    i. Pasajeros diplomáticos,
    ii. Pasajeros posiblemente perturbadores,
    iii. Personas en custodia,
    iv. Presos peligrosos,
    v. Deportados,
    vi. Pasajeros inadmitidos,
    vii. vil. Personas que sufren de enfermedades mentales, entre otros.
14. Los procedimientos a seguir cuando falla el equipo de inspección, o cuando, por cualquier otro motivo, están fuera de servicio.
15. Procedimientos en caso que se presente una mezcla de personal no inspeccionado con los pasajeros ya inspeccionados.
16. Procedimientos de control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por las zonas de plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves.

b. Seguridad del equipaje de bodega o facturado (si aplica este servicio)
    1. Finalidad de las medidas de seguridad.
    2. Verificaciones de la identificación de los pasajeros.
    3. Interrogatorio a los pasajeros.
    4. Procedimientos para la protección de los billetes, pases de embarque, etiquetas de equipajes y otros documentos.
    5. Procedimientos de inspección y registro del equipaje de origen.
    6. Procedimientos de inspección y registro del equipaje de trasbordo.
    7. Protección del equipaje de bodega.
    8. Procedimientos para presentación del equipaje de bodega fuera del aeródromo.
    9. Manipulación de equipajes sospechosos.
    10. Cotejo del pasajero y del equipaje de bodega.
    11. Procedimientos de manejo del equipaje en las zonas de recogida de equipaje.

c. Seguridad de la aeronave (Si aplica este servicio):

1. Finalidad de las medidas de seguridad.
2. Registros y verificaciones en la aeronave.
3. Control de acceso a la aeronave.
4. Custodia de aeronaves.

d. Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto (si aplica este servicio)
   1. Finalidad de las medidas.
   2. Medidas de seguridad de las instalaciones donde se preparan las provisiones y suministros,
   3. Medidas de control de acceso a las instalaciones,
   4. Controles de seguridad de las zonas de almacenaje,
   5. Controles de seguridad sobre las mercancías, provisiones y suministros.
   6. Transporte de los envíos hacia las zonas de seguridad restringida.
   7. Las medidas de seguridad de los explotadores de las aeronaves.
   8. Procedimientos de seguridad aplicados para el control del material (COMAT) y correo propiedad del propio explotadores de las aeronaves.

e. Seguridad de la carga, encomiendas de mensajería, paquetes expreso y correo (si aplica este servicio):
   1. Finalidad de las medidas.
   2. Descripción de las medidas para la recepción de la carga.
   3. Descripción de medidas para el correo.
   4. Salvaguarda de la carga y correo.
   5. Procedimientos para el transporte de la carga y el correo.

f. Control de acceso de personas y vehículos (si aplica este servicio):
   1. Finalidad de las medidas
   2. Descripción de las medidas para el control de acceso de personas.
   3. Descripción de las medidas para el control de acceso de vehículos.
   4. Procedimientos para caso de incidentes en los puestos de control de acceso.

g. Control de armas de fuego y de otras armas (Si aplica este servicio):
   1. Procedimiento para la manipulación y el transporte de armas de fuego bajo la modalidad de equipaje facturado

o como carga, de acuerdo con lo establecido en la regulación vigente.

2. Procedimiento respecto a la tenencia autorizada de armas de fuego, en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política, considerando:
   i. Las tareas de los organismos implicados y del explotador del aeródromo.
   ii. La autoridad para tenencia de armas concedida al personal de escoltas de presos o deportados.
   iii. Los procedimientos para la notificación por escrito al piloto al mando de la aeronave.

3.16. Equipo de Seguridad;

a. **Operaciones:** Si la empresa de servicios de segundad cuenta con equipos de seguridad, descríbase:
   i. La asignación de responsabilidades en la operación de los equipo de seguridad.
   ii. Las características y métodos de operación.
   iii. Un listado de todo el equipo de seguridad con que cuenta la empresa, incluido la cantidad y emplazamiento.
   iv. Los procedimientos sobre la calibración y puesta en operación de los equipos de seguridad.

b. **Mantenimiento de los equipos de seguridad:** Toda empresa de servicios de seguridad que posea y opere equipos de seguridad, debe establecer y aplicar un programa de mantenimiento adecuado, para garantizar la efectividad de los equipos en las labores de seguridad de la aviación civil.

3.17. Capítulo 7 – Repuesta Ante Actos de Interferencia Ilícita

La empresas de servicios de seguridad debe establecer las actuaciones que estas empresas ejecutaran con el fin de cumplir con los procedimientos de contingencia que exige cada empresa a la cual se presta servicio, así como lo solicitado en los planes de contingencia del aeródromo donde se opere.

3.18. Capítulo 8 – Instrucción sobre Seguridad de la Aviación

a. Descríbase los principios generales y la necesidad de un programa de capacitación en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal de la empresa que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

b. En este capítulo debe hacerse referencia general al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, e indicar que el mismo

se presentara en un documento separado del Programa de Servidos de Seguridad.

3.19. Capítulo 9 – Control de Calidad en Seguridad de la Aviación

En este capítulo debe mencionarse de manera general a las políticas a desarrollar por la empresa de servicios de seguridad en lo relacionado al control de la Calidad se presentara en un documento separado del Programa de Servicios de Seguridad.

3.20. Apéndices

a. Organigramas de la estructura administrativa de la empresa.
b. Procedimientos adicionales de seguridad solicitados por las empresas contratantes.
c. Modelo del contrato de servicios de seguridad.
d. Otros documentos presentados por el explotador.

3.21. Textos de referencias para el desarrollo del Programa, pueden ser encontrados en:

a. El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
b. Las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas RAV 107, 108 y 109.
c. Las circulares de seguridad y cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica, y
d. El documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

3.22. La empresa de servicios de seguridad debe mantener una copia completa de su Programa y sus especificaciones de operaciones de seguridad, en las instalaciones de su base principal de operaciones, así como una copia del Programa o de las partes pertinentes del mismo, y sus especificaciones de servicios de seguridad, en las estaciones donde opere dicha empresa.

3.23. Todo lo relacionado con el Programa y otros documentos conexos deberán estar bajo una distribución limitada solo al grupo de personas estrictamente necesarias para la correcta ejecución de las operaciones de seguridad de la empresa.

APÉNDICE E

1. Propósito

Suministrar a las Empresas de Servicios de Seguridad, información y orientación de cómo desarrollar la estructura y contenido un Programa de Control de la Calidad (PCC) en Seguridad de la Aviación, con la finalidad de asegurar el cumplimiento de los procedimientos

establecidos en el Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita de la organización.

2. Estructura y contenido del Programa de Control de la Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.

El programa debe diseñarse de acuerdo al criterio de contenido general, presentación y contenido específico.

2.1 Criterios de contenido general:

Portada: Debe contener el logotipo y nombre de la empresa; asimismo, debe colocarse "Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación (AVSEC)". Al pie de página debe indicarse la fecha de edición.

Registro de Revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción, nombre y firma de quien lo inserta.

Página: Cada una de las páginas del Programa debe incluir:

En el encabezado: Logotipo y la denominación del Programa

En el pie: Número de la página respecto al total de páginas del Programa (Ej: 1 de 12) nombre de la Dependencia responsable de la elaboración del Programa, firma(s) autorizadas; número de revisión y fecha de la enmienda.

En este punto es importante aclarar una revisión no implica una actualización o enmienda, solo indica que el documento se revisó y se deja constancia de su pertinencia.

Índice: Esta página se presenta en forma de labia, indicando todo su contenido con su respectivo número de página Debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

Introducción: Preséntese una breve explicación del contenido y propósito del documento, reflejando las políticas de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación de la organización.

Control y distribución del Programa de Control de la Calidad:

Debe presentar una Declaración en la que establezca su compromiso para el control y distribución del Programa de Control de la Calidad, especificando de qué manera se mantendrá actualizado. De igual forma se debe señalar el responsable de la actualización, así como los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones del Programa de Control de la Calidad de la organización.

Página de Control: Esta página debe describir las responsabilidades de quienes posean un ejemplar del Programa de Control de Calidad, respecto al registro de sus actualizaciones; adicionalmente se debe indicar en esta página el listado de distribución de los ejemplares de Manual, en una lista de los usuarios de orden alfabético.

Lista de Paginas Efectivas: Es una relación de todas las páginas que confiere contiene el Programa. Se debe indicar para cada página si se trata de la edición original o una revisión, en este caso se debe señalar el número de revisión y la fecha de la misma, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene anexos, se debe indicar el número del mismo en el listado de páginas efectivas, enumerados las páginas de manera lógica consecutiva.

2.2 Presentación del Programa de Control de Calidad (PCC)

La presentación debe realizarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o política a aplicar.

De acuerdo con lo establecido en este apéndice "Principios y Procedimientos", se refiere a que se deben establecer las políticas y lineamientos generales sobre un tema en particular (Principios), así como referenciar los procedimientos diseñados por la empresa para cumplir con las prácticas establecidas.

2.3 Contenido del Programa de Control de la Calidad:

Capítulo 1 - Objetivos del Programa de Calidad AVSEC.

El objetivo del Programa de Control de la Calidad, debe enfocarse en promover y establecer un entorno y una cultura de mejoramiento y fortalecimiento continuo de la seguridad de la aviación de la organización, de acuerdo a los principios establecidos en la sección 6 del presente apéndice.

Capítulo 2 - Definiciones.

Las definiciones y acrónimos de aquellos términos Incluidos en el PCC que requieran de una Interpretación especial para el ámbito de control de calidad y la seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas en el Programa Nacional de Control de la Calidad y en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112 (RAV 107,108,109 y 112).

Capítulo 3 - Responsabilidades:

En este capítulo debe presentarse la estructura organizativa (organigrama), identificando el área o dependencia, que cumple con la función de ejecutar y controlar el Programa de Control de la Calidad.

3.1 Describir las responsabilidades de la Alta Gerencia en materia de control de la calidad, entre las cuales se deben incluir las siguientes:

- Aprobar el Programa de Control de la Calidad;
- Designarla dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil) que gestiona y lleva a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de Calidad.
- Designar al personal responsable de las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de su Programa de seguridad.
- Designar formalmente el personal encargado de verificar el cumplimiento del Programa de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- Revisar y aprobar la programación anual de las actividades propuestas en materia de control de calidad.
- Asumir el compromiso de hacer cumplir las actividades de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
- Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

3.2 Describir las responsabilidades del administrador del Programa de Control de la Calidad, entre las que deben presentarse:

- Asegurar que se establezca, efectúe y mantenga un Programa en seguridad de la Aviación Civil;
- Elaborar la programación anual de actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- Mantener informada a la alta gerencia, del rendimiento del Programa de control de calidad.
- Implementar medidas que brinden un ambiente seguro para el desarrollo de las operaciones, de acuerdo con lo establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el Ordenamiento Jurídico y su Programa Nacional de Control de la Calidad;
- Recomendar a la alta gerencia la actualización y enmienda del Programa de control de la calidad.
- Planificar, dirigir y controlar las revisiones del sistema de Seguridad de la Aviación.
- Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas derivadas de la aplicación de cualquier

instrumento de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.

- Elaborar el informe ejecutivo de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas en materia de seguridad de la aviación.

3.3 Describir las responsabilidades del personal responsable del Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, para desempeñar las siguientes fundones:

- Determinar el grado de cumplimiento del Programa de Control de Calidad.
- Coordinar las auditorias e inspecciones a los procedimientos de seguridad desarrollados por la empresa, de acuerdo con la programación establecida.
- Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a las labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (Inspecciones, auditorías, estudios e Investigaciones) para determinar su nivel de cumplimiento.
- Elaborar los informes de auditorías, inspección, estudios e investigaciones.
- Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicadores.

Capítulo 4 - Políticas de personal

Este capítulo debe presentar las políticas relativas al personal designado para el aseguramiento la calidad.

Las políticas deben incluir:

4.1 Criterios de selección y contratación del personal de Aseguramiento de la Calidad:

Perfil del cargo

- Experiencia comprobada de por lo menos tres (03) años en materia de Seguridad de la Aviación.
- Formación específica en materia de Seguridad de la Aviación y control de calidad.
- Conocimiento de los reglamentos internacionales y manejar ampliamente los reglamentos nacionales en materia de seguridad de la aviación.
- Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la organización.
- Habilidad para expresarse de forma oral y escrita.

4.2 Determinación del número de auditores y su condición (interno y/o externo) de acuerdo con sus operaciones.

Describir el mecanismo utilizado para determinar el número de auditores y especificar la condición de Auditor interno o externo.

4.3 Designación de Auditores

La designación de los auditores para ejecutar las actividades de control de la calidad debe ser formal, por escrito, especificar el código de conducta, su facultad para efectuar el seguimiento y control del Programa de Control de la Calidad de la Organización, así como el acceso a los registros, equipos y áreas restringidas.

Describir la competencia de los auditores para realizar las actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación:

- Inspeccionar cualquier dependencia administrativa o área de la organización;
- Entrevistar a cualquier persona de la organización, para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de procedimientos de seguridad;
- Recomendar la aplicación de medidas correctivas.
- Acceder a los documentos y registros de seguridad pertinentes.
- Auditar los procesos y determinar el nivel de cumplimiento, según del criterio y alcance de la auditoría.

4.4 Capacitación

Especificar el compromiso de capacitar al personal de Control de Calidad.

Describir la capacitación Inicial y recurrente que debe recibir el personal interno designado para ejercer funciones de Auditor AVSEC.

La capacitación debe proporcionar las competencias en control de calidad: principios, procedimientos y técnicas relacionados con la recopilación de información, técnicas de observación y capacidad de examinar documentación, así como preparar informes.

Capítulo 5 - Actividades de Control de Calidad (Instrumentos para el control de la calidad).

5.1 Política y Programación anual.

Presentar la política que rige las actividades de Control de Calidad que se implementará, específicamente la programación anual de Control de Calidad en materia AVSEC, enmarcadas dentro de los principios y políticas establecidas en el Programa de Control de la Calidad de la organización.

La programación anual debe especificar el tipo de actividad y su frecuencia, distribuidas a lo largo del año.

La programación anual debe considerar la necesidad de realizar actividades de control de la calidad no planificadas o no programadas, incluidas las actividades y funciones de tipo específico.
Para preparar la programación anual debe verificarse:

1. Disponibilidad de personal
2. Disponibilidad presupuestaria
3. Dependencias y procesos a auditar, inspeccionar, investigar o estudiar
4. Disponibilidad de la documentación previa a la auditoria
5. Cronograma de eventos del plan de auditoria
6. Informes de Inspecciones, Auditorias, Investigaciones y Estudios de Seguridad previos
7. Planes de acciones correctivas

5.2 Procedimientos destinados a la vigilancia y verificación de las normas en materia de seguridad de la Aviación Civil.

En este apartado se referencian los procedimientos que la organización documentó, están aprobados, disponibles y controlados:
Inspección de seguridad: Consiste en un examen de la aplicación de uno o más aspectos de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes de la organización, para determinar si se realizan con eficacia. En consecuencia, las inspecciones se realizarán a corto plazo, es decir, dependiendo de la Inspección esta podría durar ciertas horas o un día.
Auditoria de seguridad: Conforma una verificación exhaustiva de cada aspecto del Programa de seguridad, para determinar el grado de cumplimiento de la organización.
Investigación en seguridad: Permite evaluar y formular una opinión sustentada de las no conformidades, discrepancias y denuncias presentadas por los usuarios y los trabajadores de la organización, en la cual se notifique el incumplimiento de la normativa nacional o los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad, así como en los casos de las investigaciones de actos de interferencia ilícita ocurridos.
Estudio de seguridad: Consiste en determinar previa evaluación de las operaciones, las necesidades en materia de Seguridad de la Aviación de la organización.

Capítulo 6 - Sistema de Gestión del Riesgo en Seguridad de la Aviación (SGR)

En este capítulo se establecen y describen los principios y procedimientos sobre el Sistema de Gestión del Riesgo (SGR) que debe desarrollar la organización, basado en un enfoque sobre las amenazas

y los riesgos, según el cual la empresa puede evaluarlos y manejarlos con respecto a la seguridad de la aviación y I3S repercusiones de los mismos.

6.1 Sistema de Gestión de Riesgo

Se deben identificar y notificar los riesgos:

a) Los problemas de Seguridad de la Aviación, incluidos los asociados con factores humanos, terceros y cambios importantes en las operaciones, el equipo, la estructura de la organización, la tecnología, los proveedores o los contratistas;

b) los procedimientos para evaluar y clasificar las amenazas, los riesgos y las repercusiones;

c) las amenazas formales y la probabilidad de que ocurran, la vulnerabilidad y los aspectos críticos del personal, los bienes, el medio ambiente y la organización propiamente dicha.

6.2 Etapas para la implantación de un Sistema de Gestión de Riesgos:

a) Establecer un marco de gestión de riesgos. La alta gerencia debe respaldar el enfoque de gestión integrada de riesgos y designar un comité de gestión de riesgos para establecer el nivel general de tolerancia del riesgo y el nivel específico de cada sección basado en la estrategia general de la organización;

b) Determinar la exposición a los riesgos. La identificación de los riesgos debe señalar dónde y cómo pueden ocurrir los incidentes de seguridad. El objetivo de la identificación de los riesgos es tratar la causalidad examinando las causas inmediatas, y la causa raíz. Por ejemplo, en caso de que se introduzca un cuchillo en la cabina de pasajeros, el error en la inspección podría considerarse como la causa inmediata, pero la causa raíz puede ser la instrucción inadecuada en materia de identificación de imágenes de amenaza obtenidas mediante rayos X. En todo caso, la única forma de reducir la probabilidad de que se repita un incidente es remediando la causa raíz;

c) Realizar una evaluación de riesgos. Evaluar cada exposición a los riesgos con respecto a la frecuencia, es decir, la probabilidad de que ocurra, y el carácter crítico, o lo que es igual a la repercusión probable. Esa evaluación conducirá a una cuantificación de riesgos. En el Ejemplo "A" de este apéndice figura una guía de orientación sobre la metodología de evaluación de riesgos;

d) Determinar las prioridades. Después de la cuantificación de riesgos, identificar qué exposiciones a los riesgos son las más críticas. Este proceso ayuda a considerar los riesgos por orden de

importancia asegurando la aplicación de los medios apropiados para los casos clave de exposición a los riesgos;

e) Analizar los controles. Determinar qué controles existen o se han aplicado y, especialmente, establecer un sistema capaz de medir si los procedimientos empleados reducen realmente los riesgos;

f) Elaborar un plan de acción. Para cada exposición a los riesgos, el área operativa de seguridad de la aviación de la empresa debe elaborar un plan de acción que señale con precisión lo siguiente:
   - área de exposición;
   - descripción del problema;
   - medida correctiva sugerida;
   - identidad del ejecutivo o de la entidad que promoverá la actividad de la administración; y
   - plazos;

g) Informar. Es importante Informar periódicamente sobre el progreso realizado y evaluar si se han aplicado o no las medidas apropiadas. Si es evidente que existen problemas, deberían aplicarse inmediatamente medidas correctivas o un plan de acción revisado; y

h) Supervisar. La gestión general de la exposición a los riesgos y los esfuerzos para reducirlos deben ser supervisados de cerca. La gestión de riesgos debe ser una cuestión permanente del orden del día, tratado en todas las reuniones de la administración superior de la empresa.

Capítulo 7 - Documentación de control de la calidad:

7.1 Estructura y jerarquía de la documentación del Sistema de Control de la Calidad AVSEC

Exponer la declaración de la Política de Control de Documentos como base del manejo, clasificación, resguardo, uso y distribución de la documentación.

El Programa de Control de Calidad debe referenciar los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Ordenamiento Jurídico vigente.

Nivel I Política de Control de Calidad. Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel II Procedimientos. Manual de Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel III Registros. Comprende toda aquella documentación resultante de hacer cumplir un procedimiento o una instrucción de trabajo. Informes.

La organización debe contar con un procedimiento aprobado de Control de documentos y evidenciar su cumplimiento.

7.2 Informe de auditoría, estudio, Inspección e Investigación en materia de seguridad de la aviación:

Se declara que la Dependencia de Seguridad de la Aviación debe mantener los informes de Inspección, Auditoria, Prueba, Estudio o Investigación, en físico y digital, cumpliendo los criterios de integridad, seguridad y disponibilidad. Toda documentación emanada de las actividades de control de la calidad relacionada con la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, debe clasificarse **Confidencial.**

Las políticas y normas relacionadas con la distribución de tos informes emanados de las actividades de control de la calidad;

Los informes de auditoría, inspecciones e investigaciones, así como los soportes de las acciones correctivas y otros anexos, deben mantenerse en los archivos de la organización, por un lapso mínimo de tres (3) años después de la fecha de su realización.

7.3 Manejo de la información estadística que se origine de las actividades de control de calidad.

Debe establecerse la fuente certificada de los datos y describir el mecanismo de procesamiento, para determinar el historial de los patrones de cumplimiento.

Capítulo 8 - Medidas correctivas:

En este capítulo deben referenciarse los procedimientos aprobados que mantiene la organización para que los auditores internos y/o externos, después de identificada una no conformidad, establezcan los plazos para la implementación de las medidas correctivas necesarias, e iniciar los seguimientos apropiados para determinar su eficacia.

8.1 Las acciones correctivas, sus plazos y el resultado de su seguimiento, deberá ser documentado para complementar el expediente que se inicie a raíz del informe de auditoría, inspección o Investigación.

8.2 Las recomendaciones emitidas en las inspecciones, auditorías e investigaciones, destinadas a corregir deficiencias, deberán subdividirse en categorías de cumplimiento. Esta categorización deberá diferenciar entre aquellas que tengan inmediata prioridad, las que requieran medidas complementarias, y las que requieran un plan de acción a largo plazo para corregirlas.

8.3 Las clasificaciones que se deben Incluir en el Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación para identificar el nivel de cumplimiento son las que se describen a continuación:

- Categoría 1: Cumple los requisitos;
- •Categoría 2: No cumple los requisitos y presenta deficiencias de menor importancia que necesitan mejoras.
- Categoría 3: No cumple los requisitos y presenta graves deficiencias que necesitan mejoras.
- Categoría 4: No aplicable. Medida o procedimiento que no existe en la organización o no está disponible.
- Categoría 5: No auditada o inspeccionada. Medida que no ha sido verificada o no ha sido observada debido a ciertas circunstancias.

8.4 También deben Indicarse las medidas administrativas, operativas, preventivas o aquellas que la empresa considere pertinentes, para evitar la recurrencia de las no conformidades detectadas, o la posibilidad de la ejecución de un acto de interferencia ilícita.

Capítulo 9.Informe anual de verificación de Aseguramiento de la Calidad. Resumen Ejecutivo

En este capítulo se establece el método, contenido y tramitación del Informe ejecutivo anual, producto de las actividades de control de calidad de la empresa.

El Informe anual debe presentar la declaración del año que resume el número de actividades llevadas a cabo por el área responsable de ejecutar las funciones de control de la calidad, se debe Incluir:

a) Estado general de las deficiencias identificadas;
b) Estado actual de las medidas correctivas;
c) Mejoras realizadas al Programa de Control de la Calidad (si las hubiera) y;
d) Estado de los recursos humanos y financieros aplicables a las actividades de seguridad de la aviación de la organización.

El resumen ejecutivo de fin de año debe presentarse a la Alta Gerencia de la organización y a la Autoridad Aeronáutica. De igual forma, debe utilizarse como referencia para preparar el Programa Anual de actividades de Control de la Calidad en materia AVSEC que serán ejecutadas por la organización el año próximo.

Capítulo 10. Apéndices:

Los apéndices al Programa de Control de Calidad, son los siguientes:

a) Estructura organizativa encargada de implementar el sistema de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación;

b) Modelo de la programación anual de actividades;
c) Listado de auditores externos empleados por el administrado (si aplica).
d) Formatos de guías de Inspección, informe de auditoría, así como otros formatos de trabajo que forman parte de los procedimientos incluidos en el Programa de Control de la Calidad.

EJEMPLO "A"
Guía de orientación para la implementación del Sistema de Gestión de Riesgo

La evaluación de riesgos constituye una serie de procesos que permite realizar un análisis de los riesgos señalados en tos informes sobre amenazas identificadas y asignarles prioridades, que incluyen evaluaciones de tos siguientes aspectos: gravedad, de conformidad con los criterios de gravedad, probabilidades, de conformidad con criterios de probabilidad y riesgos, de conformidad con los Criterios de riesgo. Los criterios para la evaluación de riesgos son los siguientes:

a) Gravedad:

Código	Gravedad	Criterios	
1	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Daño a las personas	Nivel de lesión leve
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida leve
2	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Daño a las personas	Lesión que requiere menos de cuatro semanas para la recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño leve
3	Moderada (Amarillo)	Daño a las personas	Lesión que requiere cuatro semanas o más para la recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño moderado
4	Elevada (Naranja)	Daño a las personas	Lesión grave
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño elevado
5	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Daño a las personas	Produjo muerte
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño muy elevado

b) Probabilidad:

Código	Probabilidad	Criterios
1	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Probablemente no ocurra dentro de 5 años
2	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Probablemente ocurra dentro de 5 años
3	Moderada (Amarillo)	Probablemente ocurra dentro de 1 año
4	Elevada (Naranja)	Probablemente ocurra dentro de 1 mes
5	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Probablemente ocurra dentro de 1 semana

c) Evaluación de riesgos

Probabilidad	**Gravedad**				
	Muy Poca 1	**Poca 2**	**Moderada 3**	**Elevada 4**	**Muy Elevada 5**
Muy Elevada 5	Moderada (5) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)	***Nota de los recopiladores: ilegible***	***Nota de los recopiladores: ilegible***
Elevada 4	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (12) (Naranja)	***Nota de los recopiladores: ilegible***	***Nota de los recopiladores: ilegible***
Moderada 3	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Moderada (6) (Amarillo)	Elevada (9) (Naranja)	Elevada (12) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)
Poca 2	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (6) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)
Muy Poca 1	***Nota de los recopiladores: ilegible***	***Nota de los recopiladores: ilegible***	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (5) (Amarillo)

En la evaluación de riesgos, se debe examinar lo siguiente:

a) el riesgo proveniente del error humano, incluyendo personal de segundad, arrendatarios en el aeropuerto, tripulaciones, entre otros;
b) el riesgo proveniente de factores externos como vehículos, aeronaves, equipos de seguridad, entre otros;
c) la probabilidad de causar daños a las personas;
d) la probabilidad de causar daños a los bienes
e) riesgo proveniente de otros entornos de seguridad.

Los criterios para la loma de decisiones relacionadas con los riesgos, son los siguientes:

Nivel de Riesgo		**Criterios para la aceptabilidad del riesgo**	**Criterios para la Gestión**
16-25	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Inaceptable	Debe ser eliminado o reducido a menos que riesgo moderado
9-15	Alto (naranja)		
4-8	Moderado (Amarillo)	Aceptable	Es aceptable pero son necesarias más medidas o vigilancia.
1-3	***Nota de los recopiladores: ilegible***		No son necesarias otras medidas.

APÉNDICE F

1. Propósito

Este apéndice tiene como propósito suministrar a las Empresas de Servicios de Seguridad, información completa y detallada sobre el contenido que debe presentar el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA), especificando todos los pasos para la preparación y entrega del referido Programa, conforme con lo establecido en el Programa Nacional de instrucción y las Regulaciones Aeronáutica Venezolana aplicable.

2. Objetivo del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación

El objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil es capacitar al personal del administrado para alcanzar

un nivel de aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas. Dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica.

3. Consideraciones Generales

3.1. Todas las empresas de servicio de seguridad deben elaborar y mantener actualizado un Programa de Instrucción (PISA) que debe ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica Civil, para uso y guía del personal de instrucción y el personal administrativo en el cumplimiento de sus funciones.

3.2. Las empresas de servicio de seguridad deben asegurar que el personal que desempeña funciones de seguridad obtenga la instrucción Inicial y recurrente así como su instrucción práctica en el puesto de trabajo y no permitirá bajo ninguna circunstancia que los empleados efectúen labores de seguridad, sin que hayan completado satisfactoriamente los entrenamientos citados anteriormente.

3.3. Todas las empresas de servicios de seguridad deben consignar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, la programación anual del entrenamiento, de acuerdo a cada función que desempeñe el personal que participa en las operaciones diarias del administrado; a fin que los inspectores en seguridad de la aviación puedan verificar y evaluar dichos entrenamientos.

3.4. Todas las empresas de servido de seguridad deben notificar a la Autoridad Aeronáutica por escrito con no menos de diez (10) días hábiles de antelación, la intención de realizar un curso Inicial u otra actividad de instrucción señalando: fecha, duración, categoría del entrenamiento, nombre del instructor y anexar el horario de clases establecidos donle se indique la materia a ser Impartida.

3.5. Las instalaciones como aulas u otros espacios utilizados para la instrucción, deben poseer condiciones ambientales adecuadas, suficiente espacio, Iluminación y ventilación para la instrucción, cada curso de capacitación debe contar con un máximo de veinticinco (25) alumnos.

4. Estructura y Contenido de un Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA)

4.1. <u>Título</u>: Esta portada debe contener la Identificación del documento como "Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación" (PISA), nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.

4.2. Índice: Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

4.3. Registro de Revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: numero de revisión, fecha de publicación, fecha de la Inserción y firma de quien lo inserta.

4.4. Lista de Páginas Efectivas: Esta lista debe indicar una relación de todas las páginas que comprende el PISA. Esta lista debe estar debidamente enumerada. Se debe indicar en cada página, si se trata de la edición original o de una revisión, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene anexos, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de anexo y enumerando las páginas deben ser enumeradas de manera lógica consecutiva.

4.5. Control y Distribución del Programa: Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como Incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

4.6. Introducción: Preséntese una abreve Introducción del contenido y propósito del PISA.

4.7. Capítulo 1 – Objetivo de PISA: Identificar el objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación del administrado, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable.

4.8. Capítulo 2 - Definiciones: En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PISA y que requieran de una Interpretación especial para el ámbito de instrucción y la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

4.9. Capítulo 3 - Responsabilidades: El PISA debe establecer claramente la potestad y las responsabilidades en materia de instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. Dentro de estas responsabilidades se deben destacar:

(a) La descripción general de la estructura dentro del administrado que será responsable de la capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

(b) Las responsabilidades del jefe o responsable por el área de seguridad del administrado, en todo lo relacionado con la supervisión y control de la capacitación de Seguridad de la Aviación.

(c) Las responsabilidades de los niveles de coordinación o planificación de la capacitación dentro de la empresa (si aplica este cargo).
(d) Las responsabilidades de los instructores de seguridad (propios o contratados),
(e) Las responsabilidades asignadas a los mentores responsables de la capacitación en el puesto de trabajo.
(f) Las responsabilidades asignadas a los alumnos.
(g) Otras responsabilidades del personal o dependencias del administrado que participen o colaboren con la capacitación en seguridad.

4.10. <u>Capítulo 4 - Principios Administrativos de Capacitación</u>: En este capítulo el administrado debe presentar todos aquellos principios y políticas en materia de instrucción que se encuentren relacionados con aspectos administrativos y de coordinación, que garanticen el adecuado desarrollo de los períodos de Instrucción solicitados para todo el personal. Los principios que deben desarrollarse en este capítulo son:

a. Descripción de la población a la cual está dirigida la capacitación en Seguridad de la Aviación.
b. Resumen de las estrategias de capacitación que propone el administrado se utilicen para desarrollar los períodos de instrucción.
c. Los principios del nivel evaluatlvo que debe implementarse para cada curso (notas mínimas aprobatorias, condición de alumnos reprobados, entre otros).
d. Requisitos relativos al control de la asistencia.
e. Consideraciones sobre los locales utilizados para impartir la capacitación y las ayudas audiovisuales más adecuadas para el logro de los objetivos.
f. Información relacionada con la certificación de culminación de cada curso y los registros que deben guardarse como evidencia de esta capacitación.
g. Principios relativos a los horarios de clases, duración de las sesiones de capacitación y la cantidad máxima permitida por curso.
h. Tipos de cursos a ser Impartidos, de acuerdo al tipo de empresa (empresa de servidos de seguridad) y la categoría del entrenamiento (inicial y recurrente cada 12 meses).
i. Los principios relativos al desarrollo de planes de lección.

j. Manejo adecuado de los textos y material confidencial utilizado para la capacitación.
k. Perfil de los alumnos, requisitos para el Ingreso (verificación de antecedentes, condiciones psicofísicas, entre otros) y procedimientos de selección.
l. Políticas y procedimientos para el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
m. Principios relacionados con la certificación del personal de seguridad por parte de la Autoridad Aeronáutica.
n. Políticas y requisitos para la contratación de instructores en seguridad.
o. Requisitos y procedimientos para la contratación de centros de instrucción (si aplica este caso).
p. Requisitos de la preparación de planes anuales de capacitación del personal en materia de seguridad de la aviación.
q. Planificación de capacitación en materia de seguridad y otros temas complementarios (cursos, talleres, seminarios, charlas, entre otros) fuera de los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción y en el presente apéndice.
r. Requisitos de notificación a la autoridad aeronáutica sobre la realización de cursos en materia de seguridad y el suministrar el plan anual de capacitación a dicha autoridad.
s. Política de evolución permanente del PISA por parte del administrado, con el propósito de mantenerlo actualizado en los últimos requerimientos en materia de seguridad de la aviación.

4.11. Capítulo 5 - Control de Calidad de la Instrucción: El administrado, debe desarrollar un sistema de control de la calidad aceptable por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser incluido en el Programa de Control de Calidad del administrado, que garantice las condiciones de instrucción requeridas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el apéndice E de la presente Regulación, son efectivos y se logran los objetivos establecidos en su Programa de Instrucción, así como lo solicitado en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación. El Control de calidad sobre la instrucción debe considerar:

a. Auditorias independientes de calidad realizadas anualmente, para monitorear el cumplimiento con los objetivos y resultados de la Instrucción.
b. La integridad de las evaluaciones teóricas y prácticas como sea aplicable, así como el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos.

c. La adopción de medidas correctivas y preventivas apropiadas en respuesta a los informes resultantes de las auditorias efectuadas.

4.12. Capítulo 6 - Programa de Instrucción: En este capítulo desarrollaran los detalles de cada programa de Instrucción a ser desarrollado por el administrado. Los programas de Instrucción serán desarrollados de acuerdo al tipo de administrado y según lo establecido en las currículas de entrenamiento establecidas en el presente apéndice. Cada programa de instrucción debe señalar:

a. El título del curso de acuerdo a la categoría de entrenamiento
b. Los objetivos generales del curso y los específicos de la instrucción por cada módulo, que proporcionen al alumno información sobre actuación y destrezas a ser obtenido, una vez culminado cada curso.
c. Las horas programadas de entrenamiento (totales y por módulo).
d. El tipo de personal al que está dirigida la instrucción.
e. Los detalles del contenido de cada módulo de acuerdo a lo establecido en las currículas de entrenamiento del presente apéndice, señalando los títulos de los módulos y el contenido de cada módulo.

4.13. Anexos: Esta sección debe incluir cada uno de los formatos utilizados que sirven de soporte para el cumplimiento de las actividades descritas en el Programa de Instrucción del administrado.

5. Currículas de Entrenamiento

5.1. Las currículas de entrenamiento (inicial y recurrente) a desarrollar por la empresa de Servicios de Seguridad de la Aviación Civil debe estar dirigido al personal que a continuación se menciona:

a. Agente de Seguridad,
b. Supervisores de Seguridad,
c. Concienciación en Seguridad de la Aviación Civil.

6. Instructores en Seguridad de la Aviación.

6.1. El administrado no podrá designar a una persona como instructor en materia de Seguridad de la Aviación a menos que haya sido certificado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) para cumplir las funciones de instructor en materia de seguridad de la aviación civil.

6.2. Corresponde a los administrados suministrar la información necesaria a los instructores, antes de ejercer sus fundones, con el propósito de familiarizarse con el Programa de Instrucción del Administrado y los objetivos establecidos para el curso a impartir.

6.3. Para alcanzar la aprobación por parte del INAC como instructor en materia de seguridad de la aviación, los interesados deben cumplir con lo establecido en la Normativa Técnica Vigente que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

7. Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT).

7.1. Todo administrado debe asegurar que el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de seguridad debe recibir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo antes de ser aceptado para desarrollar sus funciones y deberes requeridos, el cual estará bajo la supervisión de un mentor.

7.2. Los mentores asignados para la ejecución del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben:

a. Tener experiencia en el área de Seguridad de la Aviación Civil,
b. Desempeñarse como supervisores, coordinadores de seguridad, o cargos similares, y
c. Haber recibido una Inducción relacionada con los procesos de entrenamiento practico en el puesto de trabajo.

7.3. El objeto del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, es proporcionar al personal de seguridad una instrucción práctica continua que corresponda a las necesidades locales y se presente mediante diversas técnicas de trabajo.

7.4. Para el desarrollo del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben cumplirse las siguientes fases:

a. Introducción y discusión:
   En esta fase se realiza una exposición en el lugar de trabajo, relativa a las áreas de responsabilidad y funciones específicas del cargo con descripción detallada de los conocimientos, habilidades y destrezas requeridas para adecuarse a las exigencias ocupacionales. Para el caso solo corresponderá a un repaso de lo visto en la sesión teórica de la capacitación.
b. Observación:
   En esta fase del entrenamiento el mentor debe realizar las tareas rutinarias mientras el empleado observa como el realiza cada una de las tareas. En esta etapa el mentor podrá realizar explicaciones al alumno a fin de ampliar el entrenamiento dado.
c. Asistencia:
   Después de la fase anterior el alumno realizará las tareas mencionadas en el Programa de Instrucción, siempre con la asistencia y apoyo del mentor. Esta etapa será supervisada por el mentor asignado. Dependiendo de la agilidad y confianza que

el alumno tome en esta etapa del entrenamiento, el mentor decidirá si el participante puede pasar a la etapa siguiente, o, si por el contrario, requiere que se profundice en esta fase por más tiempo.

d. Observación y evaluación:
En esta etapa, el alumno es sometido a un proceso de evaluación y observación por parte del mentor, en cuyo caso las tareas deben ser realizadas íntegramente por el alumno sin la asistencia del mentor, a fin de evaluar las destrezas y habilidades adquiridas durante el entrenamiento en el trabajo. En caso que el alumno no logre superar satisfactoriamente esta etapa, debe ser remitido ante el Jefe de Seguridad de la empresa, quienes tomarán las decisiones pertinentes, considerando:
    1. Ordenar la repetición de la capacitación teórica necesaria a fin de completar las habilidades y destrezas faltantes para continuar con el entrenamiento practico en el puesto de trabajo, o
    2. Prescindir de la contratación del funcionario.

7.5. Para desarrollar los periodos de entrenamiento practico en el puesto de trabajo, debe preverse el cumplimiento de las siguientes condiciones básicas:

a. Los mentores tendrán a su cargo un grupo no mayor de cinco (5) alumnos al mismo tiempo para cumplir los periodos de entrenamiento práctico en el trabajo.
b. Durante el entrenamiento en el trabajo el mentor debe completar el formato designado a tal efecto donde se registe el desarrollo y cierre de cada tarea incluida dentro del entrenamiento en el trabajo y que sea solicitada como tal en el formato antes mencionado.
c. Finalizada la capacitación práctica el mentor completará la documentación que certifica el entrenamiento en el trabajo con sus observaciones finales sobre esta etapa de la capacitación y entregar esta documentación a la dependencia responsable de la capacitación del administrado.

8. Evaluación de los Resultados de la Instrucción.

8.1. El propósito de la evaluación es confirmar que tanto los objetivos generales así como los objetivos específicos de instrucción han sido alcanzados, es decir, que la capacitación ha sido eficiente y eficaz. El Programa de Instrucción en materia de Seguridad, debe establecer en detalle los procesos de evaluación del personal Instruido, a efecto de

obtener los resultados de las evaluaciones teóricas y/o práctica, el instructor o mentor de cada área debe asegurarse de que la evaluación del personal se lleve a cabo a fin de determinar el nivel de competencia alcanzado.

8.2. En el caso que se haya detectado no conformidades, los encargados de la instrucción deben proponer las acciones correctivas tendientes a mejorar los resultados de la capacitación. Para esto se deben considerar evaluaciones en las cuales se apliquen Instrumentos tales como la observación de la actuación del alumno, trabajos de investigación, exposiciones trabajos prácticos, informes, entrevistas, pruebas escritas, orales y prácticas o la combinación de varias de estas.

8.3. La calificación mínima establecida para aprobar es de 70% sobre 100 %. En el caso que un participante no apruebe una evaluación, de un determinado módulo se acordara con el instructor una nueva evaluación, como reparación de una(s) evaluación(es) del curso. Si después de la evaluación de reparación el participante no aprueba el curso, el instructor debe elaborar un informe indicando las razones por las cuales no se cumplió el objetivo previsto.

8.4. En el caso que el participante no apruebe el entrenamiento practico en el puesto del trabajo, el instructor y el mentor decidirá si se requiere algún entrenamiento adicional, ya sea teórico o practico y debe establecer el tiempo de repetición necesario para completar el entrenamiento.

9. Registros del Personal

9.1. Todo administrado debe establecer un sistema de registro y archivo de su personal, para guardar Información respecto a lista de asistencia, calificaciones, exámenes, constancia de capacitación, certificación de fin de curso, así como las evaluaciones de los cursos recurrentes del personal.

9.2. Los administrados podrán utilizar los formatos descritos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación, o generar sus propios registros de capacitación con el objeto de proveer una evidencia documentada del proceso de la instrucción que se imparte en la empresa.

9.3. Todo archivo o registro debe mantener un expediente por cada uno de los alumnos con constancia de Certificación de Fin de curso, donde se detalle:

a. Nombre de la empresa.
b. Nombre y apellidos completo del estudiante.

c. Nombre de la categoría del entrenamiento impartido.
d. Horas totales del entrenamiento.
e. Fechas de inicio y finalización.
f. Sello y firma del instructor y /o encargado de la instrucción autorizado.

Cursos para Empresas de Seguridad de Servicios de la Aviación Civil

A continuación se desarrollaran los contenidos de los diferentes cursos a impartirse al personal de las empresas de seguridad en materia de seguridad de la aviación civil, de acuerdo a la estructura de los administrados; estos contienen el objetivo general, los módulos con su respectiva horas promedio de duración en seguimiento de los requisitos mínimos presentado en este Programa, tanto para los cursos iniciales y recurrentes al personal en materia de seguridad de la aviación Personal a entrenar

1. Agentes de seguridad
2. Supervisores de Seguridad en tierra
3. Concienciación en Seguridad de la Aviación Civil.

Cursos Inicial y recurrente para Agentes de Seguridad de Empresas de Servicios de Seguridad

Objetivo General

Capacitar a los agentes de seguridad que han de cumplir las funciones en seguridad de la aviación sobre los procedimientos en las tareas iniciales, con base en la aplicación de las regulaciones vigentes y la implementación de los procedimientos establecidos conforme al programa de seguridad aprobado.

Contenido: **El curso inicial:**

1.- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	Introducción al curso a. Objetivos, estructura, y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes, estudio de casos.	01:00
2	Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad. a. Principios y filosofía AVSEC	02:00

	b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	
3	<u>Políticas y organización de seguridad de la empresa</u> a. Políticas de seguridad de la empresa. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	01:00
4	<u>Desenvolvimiento en un aeródromo</u> a. Reconocimiento de las características principales de un aeródromo. b. Características de las áreas restringidas y no restringidas en el aeródromo. c. Normas para el movimiento y desplazamiento dentro del aeródromo. d. Necesidad de la tarjeta de identificación y permisos del aeródromo y la aerolínea. e. Sistemas de comunicaciones de la empresa. f. Reconocimiento de actividades sospechosas y toma de acciones correctivas	04:00
5	<u>Reconocimiento de armas, artefactos, explosivos y objetos peligrosos.</u> a. Definición y clasificación de los objetos prohibidos. b. Reconocimiento de artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas. c. Identificación de los métodos para ocultar artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas.	01:00
6	<u>Control de acceso de personas.</u> a. Procedimientos para evitar el acceso no autorizado. b. Procedimientos de operación de los puntos de control.	01:00

	c. Respuestas ante señales de intrusión. d. Procedimientos para el mantenimiento de registro y novedades.	
7	<u>Control de acceso de vehículo</u> a. Identificar el equipamiento en un punto de control de vehículos. b. Procedimiento para el monitoreo de acceso de vehículos. c. Procedimientos para atender irregularidades en acceso de vehículos.	01:00
8	<u>Guardia y patrullaje</u> a. Principios y protección de las instalaciones b. Métodos de protección. c. Patrullaje a las instalaciones asignadas. d. Identificación de vulnerabilidad de las instalaciones. e. Aplicación de respuestas ante señales de intrusión. f. Reglas de seguridad para el movimiento de vehículos en el aeródromo.	01:00
9	<u>Protección e inspección de aeronaves</u> a. Responsabilidades con la protección de aeronaves. b. Proceso de registro y verificación de aeronaves. c. Normas de control de acceso a la aeronave. d. Control y medidas de seguridad en los servicios de limpieza. e. Registro e inspección de aeronaves. f. Uso de las listas de verificación para el registro. g. Ejercicio práctico en la aeronave.	04:00
10	<u>Seguridad en provisiones, suministro y piezas de repuesto</u> a. Medidas de seguridad en provisiones y suministros. b. Normas de seguridad a los materiales de la empresa. c. Medidas para el despacho de transporte. d. Normas de control de acceso a comidas preparadas.	02:00

	e. Normas y control de acceso al depósito para despacho.	
11	<u>Inspección y registro de pasajeros</u> a. Descripción de la inspección y registro de pasajeros y su equipaje b. Inspección del pasajero con los detectores de metales. c. Procedimientos para el registro manual de los pasajeros. d. Monitoreo y respuestas ante la alarma de un equipo detector metales. e. Practicas con el equipo detector de metales. f. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección	02:00
12	<u>Inspección del equipaje con rayos X y manualmente</u> a. Operación de seguridad de un equipo típico de rayos X. b. Interpretación de las imágenes en un equipo de rayos X e identificación de los objetos prohibidos y peligrosos. c. Selección y procedimiento para el registro físico del equipaje. d. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la Inspección.	02:00
13	<u>Seguridad para el equipaje en bodega</u> a. Procedimientos de cotejo de los pasajeros con el equipaje facturado. b. Procedimientos de verificación de la identificación del equipaje. c. Procesos para el control de seguridad para el equipaje en bodega. d. Medidas para el equipaje extraviado. e. Procedimiento de seguridad para facturación fuera del Aeródromo. f. Medidas aplicables al equipaje sospechoso. g. Procedimientos de apertura y registro del equipaje facturado. h. Reconocimiento de objetos prohibidos y peligrosos en el equipaje.	02:00

	i. Acciones cuando es encontrado un objeto prohibido o peligroso.	
14	<u>Inspección y mantenimiento de un área estéril</u> a. Tipos básicos de un área estéril para pasajeros. b. Conducción de una inspección física en un área estéril. c. Acciones cuando es encontrado un objeto sospechoso en un área estéril. d. Mantenimiento de un área estéril. e. Ejercicio práctico de inspección física en un área estéril.	01:00
15	<u>Medidas de seguridad para la carga aérea</u> a. Responsabilidades para la aceptación de carga. b. Conceptos de remitente, remitente conocido, agente acreditado, carga conocida y desconocida. c. Procedimiento de registro directo d. Documentos referidos a la carga. e. Medidas aplicables a la carga sospechosa. f. Medidas aplicables a la protección de carga aérea. g. Medidas de seguridad en las instalaciones de carga. h. Medidas especiales para vuelos de gran riesgo.	04:00
16	<u>Medidas para categorías especiales de pasajeros</u> a. Responsabilidades en la seguridad de personas y bienes b. Tratamiento de personalidades destacadas y diplomáticos. c. Procedimientos de control para las valijas Diplomáticas. d. Normas para miembros del personal (incluidas la tripulación). e. Medidas para pasajeros de movilidad reducida, problemas médicos, menores de edad y ancianos. f. Medidas para pasajeros no admisibles/ deportados /prisioneros con escolta.	02:00
17	<u>Políticas para pasajeros perturbadores</u>	

	a. Procedimientos en tierra. b. Procedimientos a bordo. c. Autoridad para utilizar medios de retención. d. Procedimiento de notificación.	01:00
18	Procedimientos para tenencias de arma de fuego y otras armas a. Reglamentación Nacional. b. Procesos para aceptación de escoltas de prisioneros y deportados. c. Procedimientos para guardaespaldas de personalidades del gobierno. d. Procedimientos para el transporte de armas.	01:00
19	Medidas de seguridad Dara la aviación general a. Características de las operaciones de aviación general b. Principios de seguridad aplicados a las operaciones de aviación general c. Responsabilidades de los operadores de aviación general	01:00
20	Planes de contingencia del aeropuerto a. Definición de los diferentes tipos de emergencia del explotador. b. Describir las tareas y responsabilidades durante las contingencias. c. Descripción de la respuesta ante una amenaza de bomba (aeronaves e instalaciones). d. Descripción de la respuesta ante un apoderamiento ilícito. e. Descripción de la respuesta ante un sabotaje de aeronaves e instalaciones. f. Descripción de la respuesta ante un ataque a las instalaciones o aeronaves. g. Descripción de la respuesta manejo de multitudes. h. Redacción de informe de los incidentes. i. Ejercicio práctico en una situación de contingencia.	02:00
23	Resumen y evaluación del curso a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	01:00

22	Total de horas teórico practico	37:00

2.- Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Control de acceso de personas.	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Control de acceso de vehículo.	
3	Guardia y patrullaje.	
4	Protección de aeronaves estacionadas	
5	Inspección y registro de pasajeros.	
6	Inspección del equipaje con rayos X y manualmente	
7	Inspección y mantenimiento de un aérea estéril.	
8	Medidas de seguridad sobre el equipaje facturado	
9	Medidas de seguridad sobre las provisiones y suministro	
10	Medidas de seguridad para la carga aérea.	
11	Medidas de seguridad para la aviación general.	
12	Medidas para categorías especiales de pasajeros.	
13	Procedimientos para tenencias de arma de fuego y otras armas.	
	Total de horas EPPT	160:00
	Total general curso inicial	197:00

Curso recurrente: (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer Instrucción recurrente a todo el personal mencionado en este apéndice, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial (el modulo de mercancías peligrosas corresponde a 12 Hrs. ver RAV	
	Total de horas teórico practicas	16:00

Curso Inicial y recurrente para Supervisores de Seguridad de las empresas de servidos de seguridad

Objetivo General

Capacitar a los supervisores de seguridad de las empresas de servicio de seguridad que necesitara supervisar la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa dé seguridad de empresas de seguridad aprobada.

Contenido:

El Curso Inicial

1.- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	Introducción al aliso. a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	02:00
3	Políticas y organización de seguridad de la empresa a. Políticas de seguridad de la empresa. b. Responsabilidad en materia AVSEC. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre segundad.	03:00
4	Garantizar la efectividad operacional de los equipos a. Descripción de las ayudas y equipos de trabajo en los puestos de control de seguridad.	02:00

	b. Verificación de la efectividad en el funcionamiento de los equipos de seguridad c. Aplicación de los procedimientos apropiados en caso de fallas en los equipos.	
5	<u>Despliegue y asignación del personal de seguridad</u> a. Organización de las tareas y los turnos de los equipos de trabajo b. Procesos de difusión de la información al personal c. Control y gestión del personal d. Habilidades de la comunicación	01:00
6	<u>Supervisión y cumplimiento de los procedimientos de seguridad</u> a. Monitoreo de las tareas de seguridad b. Técnicas de supervisión sobre el personal c. Conducción de reuniones de trabajo y manejo de equipos d. Evaluación de desempeño del personal	02:00
7	<u>Coordinación y entrenamiento en el trabajo</u> a. Necesidades de la capacitación en el trabajo b. Responsabilidades del supervisor en la Instrucción en el trabajo c. Proceso de conducción de una sesión de entrenamiento en el trabajo d. Métodos de control de entrenamiento en el trabajo	01:00
8	<u>Supervisión de situaciones de contingencia</u> a. Clasificación de los tipos de contingencias en el aeródromo b. Desarrollo de los procesos y acciones de respuesta ante contingencias c. Supervisión de la aplicación de las medias de respuesta ante una contingencia. d. Ejercicios de respuesta a una contingencia.	02:00
9	<u>Factores Humanos</u> a. Introducción a los factores humanos b. Limitaciones y capacidades del ser humano c. El error humano d. La comunicación en los procesos de trabajo e. Toma de decisiones.	03:00

	f. Vigilancia, stress y fatiga g. Automatización de los puestos de trabajo	
10	Resumen y evaluación del curso a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	
	Total de horas teórico practicas	18:00

2.- Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Preparación de programas de guardia y asignación del personal	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Supervisión de los procedimientos	
3	Coordinación y entrenamiento en el trabajo	
	Total de horas EPPT	80:00
	Total general curso inicial	98:00

Curso recurrente; (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente a todo el personal mencionado en este apéndice, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial (el modulo de mercancías peligrosas corresponde a 12 Hrs. ver RAV 110)	
	Total de horas teóricas	12:00

Curso de Concienciación en Seguridad de la Aviación Civil:
Objetivo general:
Introducir al personal que labora en el aeródromo para la toma de conciencia sobre la necesidad de la protección de la aviación civil.

Contenido:

	Módulos	Horas
1	Introducción al curso	00:35
2	Control de acceso de personas.	01:00
3	Control de acceso de personas	00:45
4	Control de acceso de vehículo.	00:45
5	Apreciar la complejidad del contexto de un aeródromo	00:35
6	Necesidades de vigilancia y aceptación de medidas de seguridad	00:40
	Total de horas teóricas	03:00

APÉNDICE G

INAC

Reporte de Acto de Interferencia Ilícita

La información que se proporciona en este informe es restringida y no se revela a personas no autorizadas

Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Fecha del Informe:	Administrado que reporta:

Cada administrado que disponga de información pertinente debe completar este formulario y remitirlo a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, en un plazo no mayor de cinco (05) días a partir del suceso

Tipo de Acto de Interferencia Ilícita	
A. El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo	
B. La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	
C. Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	
D. Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento	
E. La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo	

F. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte	
G. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.	
H. Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo	
I. Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra	
J. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos	
K. Entrada por la fuerza o sin autorización en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica a bordo de una aeronave	

Circunstancia del Suceso		
Información General		
Nombre quien presenta el Informe:	Cargo que Desempeña:	Fecha del Suceso: (dd/mm/aaaa)
Hora del Suceso: (Hora Local / Reloj 24 horas)	Duración del Suceso:	

Información del Acto de Interferencia Ilícita			
Información sobre la Aeronave afectada (si aplica)			
Estado de Matrícula:	Nº de Matrícula:	Tipo de Aeronave:	Explotador de Servicio Aéreo:
Indique la ubicación al momento del suceso:	En Tierra: En Servicio:		En Vuelo:
	Fuera de Servicio:		
Información sobre el Vuelo (llenar esta sección solo si los actos son cometidos a bordo de aeronaves en vuelo)			
Fecha de Salida del Vuelo: (dd/mm/aaaa)	Identificación del Vuelo:	Nº de Pasajeros:	
Nº de Tripulantes:	Cantidad de Agentes de Seguridad a bordo. (si aplica)		
Tipo de Operación: Vuelo Regular:	Vuelo Charter:	Vuelo Privado:	Otros:
(*) Especifique en el caso de Otros:			
Aeropuerto de salida:		Estado:	
Aeropuerto de destino:		Estado:	

¿Entraron el(los) autor(es) al puesto del pilotaje? Si No
(En caso afirmativo, explique la forma como ingresaron):

Indíquese si el(los) autor(es) tenía(n):

¿Conocimientos técnicos y del funcionamiento de la aeronave? Si No

¿Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación? Si No
En caso afirmativo, explique:

Información sobre edificios o instalaciones del aeropuerto
(Llene esta sección en caso que el suceso ocurrió en las instalaciones aeroportuarias)

Nombre del Aeródromo o Aeropuerto:	Especifique el área donde ocurrió el suceso: Parte Publica: Parte Aeronáutica:

Especifique las instalaciones afectadas del aeródromo o aeropuerto:
(Ejemplo: Terminal Nacional, Plataformas, Estacionamientos, etc.)

Armas y/o artefactos de sabotaje

En caso que el acto involucre y/o artefactos describa:

Armas:	Explosivos:	Incendiarios:	Otros (descríbanse)
☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	☐ Real ☐ Simulado Tipo/modelo: Cantidad:	Tipo/modelo: Cantidad:

Comunicaciones
(Describa en esta sección como recibió información de la amenaza / evento)

Origen sobre la amenaza: ☐ Mensaje Escrito ☐ Llamada Telefónica ☐ Otros

Describase Otros:

¿Quién recibió la amenaza?: ☐ Personal de Tierra de la Línea Aérea ☐ Pasajeros
☐ Auxiliar de Cabina ☐ Miembro de la Tripulación ☐ Otras Personas

Describanse otras Personas:

Desvío de la Aeronave
(si aplica)

Indique los aeropuertos en orden cronológico involucrados en el desvió de la aeronave

Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida	Aterrizaje autorizado
a.				☐ Si ☐ No
b.				☐ Si ☐ No
c.				☐ Si ☐ No
d.				☐ Si ☐ No
e.				☐ Si ☐ No
f.				☐ Si ☐ No

Autores
(Si son más de tres utilícense hojas adicionales)

N° Total:	Nombre del Autor:	Sexo: ☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		
Nombre del Autor:		Sexo: ☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		
Nombre del Autor:		Sexo: ☐ F ☐ M
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		

Seguridad del Aeropuerto

¿Existe un programa de seguridad del aeropuerto en el cual el (los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	☐ Si ☐ No

El programa está Aprobado por la Autoridad Aeronáutica	☐ Si ☐ No
Indique la fecha de su última aprobación:	
Tiene el aeródromo o aeropuerto procedimientos para la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano	☐ Si ☐ No
En el caso de tratarse de un acto de interferencia ilícita donde los autores ingresaron a una zona de seguridad restringida, indique los sistemas de control de seguridad utilizados: Detectores de metales portico ☐ Si ☐ No — Rayos X ☐ Si ☐ No Detectores de metales manuales ☐ Si ☐ No — Registro Fisico ☐ Si ☐ No Otros ☐ Si ☐ No Especifique:	
¿Existe un programa de instrucción en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	☐ Si ☐ No
Indique la fecha del ultimo curso recurrente de seguridad impartido al personal del aeropuerto:	
¿ Existe un plan de contingenciade aeropuerto en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	☐ Si ☐ No
En el caso de sabotaje de aeronaves, mencione si el explotador de la aeronave afectada. ¿Aplica una adecuada conciliacion del pasajero a bordo de la aeronave y su equipaje facturado?	☐ Si ☐ No
¿Aplica la conciliacion de pasajeros con equipaje facturado a los pasajeros en transito?	☐ Si ☐ No
¿El(los) autor(es) eludieron las medidas de seguridad existentes?	☐ La Fuerza ☐ Otros Medios
Describase en el caso de otros medios:	

Terminacion del Suceso

Indique el numero de personas afectadas en el suceso	Ilesos	Muertos	Lesionados
Tripulantes:			
Pasajeros:			
Autor(es):			
Otros:			

Indique las circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones:

Medidas para contrarrestar el hecho

¿Se intentó de algun modo poner fin a las actividades de(los) autor(es)?	☐ Si ☐ No
En caso afirmativo, indique por que medio:	☐ Negociación ☐ Fuerza ☐ Otros medios
Resultado Obtenido:	☐ Exito ☐ Fracaso
En caso de amenaza de bomba a bordo de aeronaves; la(s) tripulacion(es) disponia(n) de: ¿Una lista de lugares que debian inspeccionar en caso de amenaza de bomba? ¿Lugares en los que una boma es menos peligrosa? En caso negativo, expliquese:	☐ Si ☐ No ☐ Si ☐ No

Información relativa a las medidas adoptadas, en relación con el (los) autor(es) y otras medidas de prevención

Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención del autor o autores para asegurarse que no se evadan:

¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptados o se prevén adoptar para evitar que el hecho se repita?

Otra información pertinente:		
Nombre quien presente el informe:	Cargo:	Firma y sello húmedo:

APÉNDICE H

INAC	Reporte de Novedades en Seguridad de la Aviación Civil		
Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Empresa:	Fecha del reporte:	Mes del reporte:
Nombre y Apellido del responsable del reporte:	Cargo:	Firma y Sello:	

Instrucciones generales

1. La información que se proporcione en este formato es restringida y no se revelará a personas no autorizadas.

2. El presente formulario consiste en que los administrados, reporten a la Autoridad Aeronáutica ciertos actos, exigidos en las regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

3. El formulario se divide en secciones y podrán ser enviadas solo las que tengan incidencias en el mes del reporte.

4. Marque con una "X" en las casillas de los actos a reportar:

   ☐ Sección A Artículos prohibidos detectados y retenidos.
   ☐ Sección B Detención y disposiciones inmediata de toda persona a los organismos de Seguridad de Estado.
   ☐ Sección C Denuncias o reclamos relacionados con AVSEC.
   ☐ Sección D Reporte de permisos de identificación extraviados.
   ☐ Sección E Todas las faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de permisos de acceso.

5. Los reportes podrán ser enviados de las formas siguientes:
   a) Correo electrónico:
   b) Oficio dirigido a:
   c) Fax:

6. En caso de no tener ningún evento a reportar en el mes, marque con una "X" en la siguiente casilla y envíe solo esta hoja:

   ☐ No se reportan eventos en este mes.

7. Observaciones:

Sección A	Reporte de artículos prohibidos detectados y retenidos		
Detección de artículos prohibidos mediante el proceso de Inspección de pasajeros, tripulaciones y empleados.			
Artículos Prohibidos	Cantidad	Proceso donde fue detectado el artículo (*)	Observaciones (detalle el artículo)
Armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles y escopetas)			
Réplicas e imitaciones de armas de fuego			
Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas)			
Armas de aire comprimido o CO_2, incluidas armas de perdigones, balines, arpones, entre otras.			
Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.			
Hachas, hachuelas, Cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, tijeras con hojas de más de 4cm a partir del eje, escalpelos y bisturí quirúrgicos o similares			
Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos			
Agujas de tejer y de coser con más de 4cm de largo			
Destornilladores con más de 4cm de largo			
Corta cuticulas y cortauñas con navaja de hojas mayores a 4cm			
Hojillas para afeitar (excluidas maquinas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuestos)			
Punzones y sacacorchos			
Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas (especifique)			
Equipos de artes marciales Ej: puños americanos (manoplas), mazas, garrotes			
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavas de malabarismo			
Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros			
Palancas de hierro			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes (especifique)			
Municiones			
Detonadores y mechas			

Minas, granadas y demás artículos militares explosivos			
Material pirotecnico, incluidos los fuegos artificiales			
Dinamita, polvoras y explosivos plásticos			
Combustibles, liquidos inflamables de cualquier tipo, por Ej: gasolina, diésel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros			
Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos			
Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes			
Dispositivos para paralizar o matar animales			
Sustancias quimicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como pimienta gases lacrimogenos, aerosoles de acidos y pulverizadores para alejar animales			

Sección B	**Detenciones y la disposición inmediata de toda persona a los Organismos de Seguridad de Estado**	
Cuerpo de Seguridad de Estado actuante:	N° de personas detenidas	Causa de la detención y cantidad
Ej: Guardia Nacional Bolivariana	7	hurtos= 2, riñas= 5

Sección C	**Denuncias o reclamos presentados por los explotadores y usuarios en general, que afecten la seguridad ciudadana**						
Organismo receptor de la denuncia	Código (*)	Cantidad de eventos	Total de eventos (Parte Publica)	Total de eventos (Parte Aeronáutica)	Total de personas afectadas		
					Pax	Empl	Púb
Ej: Seguridad Aeroportuaria	B	4	3	1	1		6
Seguridad Aeroportuaria	E	1	1	0	0		1

(*) Utilice un código por línea
A= Robos
B= Hurtos
C= Agresiones físicas
D= Huelgas de cualquier tipo
E= Estafas y
F= Otros eventos similares
Pax =Pasajeros
Empl= Empleados
Pub= Publico

Sección D	**Reporte de permiso de Identificación extraviados**
Empresa	Cantidad de tarjetas reportadas
Ej: ABC Airlines	22

Sección E	**Tolas las faltas de cumplimiento de las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de permisos de acceso a zonas de seguridad restringidas (ZSR)**								
Empresa	Cantidad de faltas (*)								Observaciones
	A	B	C	D	E	F	G	H	
Ej: Linea Aérea ABC	2		3	5			1		

(*) Código de faltas:
A= Portar la tarjeta de identificación vencida.
B= Encontrarse en una zona de seguridad restringida (ZSR) sin la tarjeta visible.
C= Encontrarse en ZSR sin la autorización al área correspondiente donde se encuentre.
D= Portar una tarjeta diferente a la del titular.
E= Negarse a presentar la cuando sea requerida para su revisión.
F= Prestar o transferir su tarjeta cuando sea requerida para su revisión.
G= Ingresar armas, artículos prohibidos o sustancias peligrosas sin autorización.
H= Otros que considere cada explotador.

- **Providencia Administrativa N° PRE-CJU-386-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Seguridad en las Operaciones de Carga, Correo, Provisiones y Suministros en la Aviación Civil (RAV 109).** *Gaceta Oficial N° 6.228 Extraordinario del 18-05-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-386-16
CARACAS, 11 DE ABRIL DE 2016

205°, 157° y 17°

En ejercicio de las competencias que me confieren los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009; el artículo 7 numeral 3 y 5 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

Dicta:

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 109 (RAV 109) SEGURIDAD EN LAS OPERACIONES DE CARGA, CORREO, PROVISIONES Y SUMINISTROS EN LA AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO A
GENERALIDADES.

SECCIÓN 109.1 OBJETO Y APLICABILIDAD.

(a) El objeto de la presente Regulación es establecer los principios de seguridad de la aviación que rigen la seguridad de la carga, el correo, las provisiones y suministros.

(b) Será aplicable a todo agente acreditado, explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado, agente postal acreditado y empresa de provisiones y suministros.

(c) Los concesionarios postales que sean reconocidos como tal por la Autoridad Postal cumplirán con la presente Regulación.

SECCIÓN 109.2 DEFINICIONES.

Para los efectos de esta Regulación, las expresiones que figuran a continuación tienen el significado que se indica:

Acto de Interferencia Ilícita: Aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

(a) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.

(b) La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.

(c) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

(d) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.

(e) La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

(f) El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para:

    (1) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.

    (2) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

(g) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.

(h) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.

(i) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos.

(j) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.

Administrado: Persona, organismo o empresa que tiene relaciones con la Autoridad Aeronáutica, y se encuentra bajo su supervisión y/o control. En este Programa se refieren específicamente a los explotadores de aeródromos, de aeronaves, los agentes acreditados para el manejo de la carga aérea y las empresas de servicios especializados de seguridad a la aviación civil.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

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.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo, el cual funciona como puerto de entrada o salida para tráfico aéreo Internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria, fitosanitaria o procedimientos similares y que esté definido como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Agente Acreditado: Expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador de aeronaves y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la Autoridad Aeronáutica, con la carga o el correo.

Agente Postal Acreditado: Todo expedidor de correo que mantiene relaciones comerciales con un explotador de aeronaves y aplica controles de seguridad al correo que están aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

Armas: Objetos que pueden causar la muerte, herir, inmovilizar o incapacitar a las personas.

Autoridad Aeronáutica: Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, siendo el Ente encargado de velar por la Seguridad de la Aviación Ovil, cuyo ámbito de competencia está enmarcado dentro del territorio nacional de la República Bolivariana de Venezuela, responsable de la ejecución y cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normas que regulen las actividades aeronáuticas civiles.

Autoridad de Seguridad Competente: La Autoridad designada para la seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela es la Autoridad Aeronáutica.

Artículos prohibidos: Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones o del público.

Auditor / Inspector: Persona encargada de planificar, supervisar, verificar y coordinar con los recursos disponibles las auditorias, inspecciones, estudios e investigaciones llevadas a cabo en un área determinada.

Auditoría de Seguridad: Examen en profundidad que se realiza sobre el cumplimiento de todos los aspectos del Programa de Seguridad de la Aviación Civil.

Autoridad Aeroportuaria: Es la máxima autoridad dentro de cada aeródromo o aeropuerto que posea la administración, gestión y coordinación de las operaciones aeroportuarias, incluida la gestión de la seguridad del mismo.

Autoridad Postal: Es la máxima autoridad reguladora y proveedora de servicios postales en la República Bolivariana de Venezuela.

AVSEC: Expresión anglosajona que significa Seguridad de la Aviación.

Carga: Todos los bienes que se transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga Aérea: En el contexto de la seguridad de la aviación carga aérea, comprende las mercancías normales, carga unificada, los transbordos, los artículos de mensajerías no acompañados, el correo, la valija diplomática, las piezas de repuesto de las compañías y el equipaje no acompañado, que se envía como carga en una aeronave que transporte pasajeros. Para los fines de la seguridad de la carga aérea se considera también que el explotador de la aeronave es de hecho un agente acreditado.

Carga Conocida: Expresión aplicada a un envío de carga aérea de un remitente reconocido o de un agente acreditado al que se le han aplicado los controles adecuados de seguridad o un envío de carga desconocida que ha sido subsiguientemente sometido a controles adecuados de seguridad.

Carga Desconocida: Expresión aplicada a envíos de carga recibidos de agentes no acreditados o expedidores no reconocidos que han de

ser sometidos a las medidas de seguridad adecuadas antes de que se transporten por vía aérea.

Carga o Correo de Alto Riesgo: La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

(a) Existe información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil.
(b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha.
(c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Carga y Correo de Trasbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

Certificación de Personal: Evaluación formal y confirmación otorgada por la Autoridad Aeronáutica de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen en materia de seguridad de la aviación civil.

Circular de Seguridad de la Aviación (CSA): Documento emitido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de carácter clasificado y de cumplimiento obligatorio, que contiene procedimientos para el cumplimiento de procesos, normas y disposiciones emanadas de la Autoridad Aeronáutica.

Contenedor: Receptáculo en que se cargan las provisiones y suministros para su transporte a bordo de una aeronave.

Control de Calidad: La estructura, los procesos y procedimientos así como las funciones y responsabilidades establecidas por la organización del Explotador de Aeródromo o Aeropuerto, Explotador de Aeronave, Agente Acreditado y Empresas de Servicios de Seguridad para verificar y fomentar un nivel de rendimiento sostenible y una cultura de perfeccionamiento continúo.

Control de Seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Correo: Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores de aeronaves con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Correo Conocido: Expresión aplicada a un envío de correo aéreo de un agente postal acreditado, al que se le ha aplicado los controles adecuados de seguridad o un envío de correo desconocido que ha

sido subsiguientemente sometido a controles adecuados de seguridad.

Correo Desconocido: Expresión aplicada a un envío de correo aéreo de un agente postal no acreditado o expedidores no reconocidos que han de ser sometidos a las medidas de seguridad adecuadas antes de que se transporten por vía aérea.

Declaración de seguridad: Documento firmado por una persona responsable de adoptar las medidas de seguridad sobre la carga, el correo, las provisiones y suministros, que certifica que los envíos a los que se refiere el documento son conocidos.

DEI: Artefacto o dispositivo explosivo improvisado.

Empresas de Servicio de Seguridad: Persona jurídica que brinde servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados y sus instalaciones, de conformidad a la Regulación Aeronáutica Venezolana 112.

Entrenamiento en el Puesto de Trabajo: Tiene la finalidad de que el estudiante demuestre su destreza y aplique los conocimientos obtenidos del entrenamiento teórico; por lo que este tipo de entrenamiento es un complemento importante al momento de desarrollar un tema. Es requisito de todo entrenamiento el haber recibido la parte "Teórica" previo al desarrollo del entrenamiento en el puesto de trabajo.

Entrenamiento Recurrente: Es todo aquel entrenamiento que se repite cada periodo de tiempo con el propósito de actualizar los conocimientos del personal. Dicho entrenamiento es mandatario recibirlo para que el personal en materia de seguridad continuara con sus funciones.

Envíos: Término utilizado para referirse de manera genérica a la carga y el correo que van a ser transportados por vía aérea.

Equipos de Seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, en sus instalaciones y servicios.

Escoltar: Significa el acompañar o supervisar una persona o cosa que no tiene acceso libre a las áreas restringidas por razones de seguridad, como se establece en el programa de seguridad local del aeródromo o aeropuerto, de manera suficiente para tomar acción inmediata si se involucra en otras actividades diferentes para las cuales fue autorizado.

Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.

Evaluación: Una apreciación de los procedimientos u operaciones que se basa en gran parte en la experiencia y el juicio de profesionales.

Evaluación de Riesgo: Evaluar cada exposición a los riesgos con respecto a la frecuencia, es decir, la probabilidad de que ocurra y su severidad.

Evidencia: Registros, declaraciones de hechos o cualquier otra información que es pertinente para los criterios de las actividades de Control de Calidad y que es verificable. La evidencia puede ser cualitativa o cuantitativa.

Expedidor Reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

Explotador de Aeródromo y Aeropuerto: Toda persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado para explotar un aeródromo debidamente otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

Explotador de Aeronaves: Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que se dedica a la explotación de aeronaves.

Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos, u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Inspector de Seguridad Aeronáutica: Persona designada por la Autoridad Aeronáutica en la especialidad de Seguridad de la Aviación (AVSEC), como su representante para asegurarse del cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Mercancías Peligrosas: Todo objeto, o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas definidas en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Mentor: Es la persona designada por el administrado responsable de impartir y evaluar el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (EPPT).

Módulo: Es la más grande subdivisión de un curso, conteniendo temas y actividades ampliamente relacionadas. Los módulos son subdivisiones lógicas de un curso las cuales pueden ser evaluadas

separadamente y aprobadas individualmente pero que en sí mismas no sirven para calificar a una persona. Ejemplos: Modulo de reconocimiento de artefactos explosivos o armas ofensivas, módulo de protección de aeronaves, etc. Cada módulo contiene una o más asignaturas entrenamiento.

Objetivo: Es lo que se espera que un alumno pueda cumplir al final de la instrucción.

Objetivos Específicos: Establece la ejecución que se espera alcanzar para cada tema contemplado en la estructura de los contenidos.

Parte Aeronáutica: El área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte Pública: El área de un aeródromo o aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso.

Permiso: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos o aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los mismos o a cualquier otra parte restringida a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. Algunas veces, los permisos son llamados tarjetas de identificación o pase de aeródromo o aeropuerto.

Personal de Seguridad: Persona que reúne los requisitos exigidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, para ejercer labores de seguridad en un explotador de aeronaves, explotador de aeródromos o aeropuertos, empresa de servicios de seguridad u otras que identifique la Autoridad Aeronáutica

Plan de Instrucción: Programación periódica de actividades, académicas, destinadas tanto a brindar capacitación corro mantener y actualizar los conocimientos y Habilidades adquiridas.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa Anual de Actividades de Control de Calidad: Detalles acordados para un conjunto de actividades de Control de Calidad planificadas para un período de un año y dirigidas hacia un propósito específico.

Programa de Instrucción: Se refiere a un documento escrito que incluye cursos, descripción de instalaciones, equipos, instructores, materiales,

métodos didácticos de instrucción y procedimientos de examen y prueba. Este sistema debe satisfacer los requerimientos de la respectiva regulación y asegurar que cada persona de los administrados se mantenga adecuadamente capacitada para cada tipo de actividad desde el punto de vista de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Programa de Seguridad: Medidas adoptadas por el administrado para proteger a la aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Provisiones: Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y equipo asociado utilizados

RAV (Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas): Es el conjunto normativo conformado por reglas, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos de ámbito técnico operacional, emitido por la Autoridad Aeronáutica Nacional a través de una Providencia Administrativa, las cuales son de cumplimiento obligatorio para la comunidad en general.

Receptáculo: Contenedor utilizado para el transporte del correo a bordo de una aeronave.

Registro Manual: Procedimiento por el cual se registra físicamente el contenido de un equipaje, bulto, o su similar, así como las pertenecías que porta una persona entre sus ropas.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil y sus instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

Suministros: Artículos de naturaleza fungible que son utilizados o vendidos a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

Tarjetas de identificación: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos o aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los mismos o a cualquier otra parte restringida a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares.

Técnicas de Instrucción: Es la metodología utilizada para presentar la información al estudiante. Por ejemplo, pueden incluir conferencias,

demostraciones, simulaciones, presentaciones audiovisuales, tareas para la casa, talleres y prácticas. Los dispositivos de entrenamiento de nueva tecnología están también incluidos entre los métodos didácticos de instrucción.

Verificación de Antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo o aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

SECCIÓN 109.3 ASPECTOS GENERALES.

(a) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado, el agente postal acreditado y la empresa de provisiones y suministros, deben:

(1) Disponer de una estructura de seguridad reflejada en sus Programas de Seguridad, mencionando sus atribuciones y responsabilidades que soporte el cumplimiento de las políticas, procedimientos establecidos en sus Programas y las labores de seguridad.

(2) Establecer en sus programas de seguridad las medidas preventivas que se deben aplicar a los envíos en cuanto a su preparación, almacenamiento y despacho en condiciones de seguridad para garantizar su integridad hasta que se cargue en la aeronave.

(3) Presentar en sus programas de seguridad las políticas para implementar medidas de seguridad de manera aleatoria a fin de contribuir con un efecto disuasivo en las medidas de seguridad establecidas.

(4) Generar una declaración de seguridad que evidencie la aplicación de procedimientos activos para detectar elementos que pongan o puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación, o bien por la aplicación de medidas preventivas tendientes a evitar cualquier tipo de intromisión sobre la carga, el correo, las provisiones y los suministros. Los procedimientos activos comprenden el empleo de equipos de rayos equis (X), perros entrenados en la detección de explosivos o cualquier otra sustancia prohibida que pueda poner en riesgo la seguridad de la aviación, el registro manual, el uso de cámaras de simulación y detectores de explosivos.

(5) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial o sensitiva referida a las operaciones de seguridad de los administrados, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice G de la presente Regulación.

SECCIÓN 109.4 PROCESO PARA LA APROBACIÓN DE PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

(a) Los administrados sujetos a la presente Regulación que pretendan la aprobación de un Programa de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación o Programa de Control de la Calidad, presentará el programa ante la Autoridad Aeronáutica, con noventa (90) días hábiles de antelación al inicio estimado de cualquier tipo de operaciones.

(b) La Autoridad Aeronáutica, dentro de los sesenta (60) días hábiles, posterior a la recepción de alguno de los programas mencionados en el literal (a) de esta sección, podrá aprobarlo o enviará al solicitante un acta a través de la cual, se solicitará al administrado que realice las correcciones necesarias para que dicho documento se ajuste a los requerimientos exigidos en la normativa técnica vigente.

(c) Una vez recibida el acta, el administrado presentará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes, el Programa de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación o Programa de Control de la Calidad modificado o solicitará a la Autoridad Aeronáutica una reconsideración, la cual deberá ser presentada ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica.

(d) De ser solicitada la reconsideración, la Autoridad Aeronáutica evaluará la misma y procederá a cambiar las medidas solicitadas en el acta o a ratificarlas.

(e) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión del Programa de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación o Programa de Control de la Calidad; de no ser subsanadas las no conformidades detectadas en la segunda revisión, el administrado debe iniciar el proceso nuevamente con el respectivo pago de los derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 109.5 CAMBIO DE CONDICIONES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD.

(a) Los administrados sujetos a la presente Regulación seguirán los procedimientos estipulados en el literal (b) de la presente sección, tras la aprobación de los Programas de Seguridad de la Aviación Civil, si se determina que ha ocurrido cualquiera de las siguientes condiciones:

(1) Los procedimientos incluidos, así como las instalaciones y equipos descritos en los Programas de Seguridad de la Aviación Ovil, no son adecuados para las funciones de control que se exigen en la actualidad.

(2) Si ocurre un cambio en el supuesto de la calificación del nivel de amenaza, la cual puede ser motivada por una situación dentro o fuera del entorno aeronáutico.

(b) Los administrados deben:

(1) Notificar inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica sobre dicha condición y especificar toda medida interina que se tome con el objeto de mantener una seguridad adecuada, hasta aprobar la modificación apropiada para el Programa de Seguridad.

(2) Posterior a la notificación a la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a lo señalado en el numeral anterior, cumplir con lo establecido en la sección 109.7 de la presente Regulación.

SECCIÓN 109.6 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS A SOLICITUD DE LOS ADMINISTRADOS SUJETOS A LA PRESENTE REGULACIÓN.

(a) Los administrados sujetos a la presente Regulación que soliciten la aprobación de modificación a los Programa en materia de Seguridad de la Aviación Civil, deben presentar la solicitud por escrito dirigida a la Autoridad Aeronáutica.

(b) Una vez recibida la solicitud de modificación, la Autoridad Aeronáutica dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes, notificará por escrito al solicitante, sobre la aprobación o negación de dicha solicitud.

(c) La Autoridad Aeronáutica aprobará la solicitud de la modificación del programa, siempre que:

1) La seguridad de la Aviación y el interés público lo requiera.
2) La modificación propuesta brinde un nivel de seguridad adecuado.

(d) De ser negada la solicitud de modificación, los administrados podrán ejercer el Recurso de Reconsideración respectivo ante la Autoridad Aeronáutica dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la comunicación.

(e) De ser ejercido Recurso de Reconsideración por parte del solicitante, la Autoridad Aeronáutica debe resolver dicho recurso dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo del mismo, una vez decidido se debe notificar al solicitante sobre la aprobación o negación de dicho recurso.

(f) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión de los Programas en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

(g) De no ser subsanadas satisfactoriamente las no conformidades detectadas en la segunda revisión, los administrados sujetos a la presente Regulación deberán iniciar el proceso nuevamente con el respectivo pago de los derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 109.7 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS POR PARTE DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

(a) La Autoridad Aeronáutica, tendrá la potestad de exigir por escrito a los administrados la modificación de los Programas en materia de seguridad de la Aviación Civil, que hayan sido aprobados con anterioridad, si se llega a determinar que la

seguridad y el interés público se encuentran afectados y se requiere dicha modificación.

(b) Una vez recibida la notificación de la modificación solicitada por la Autoridad Aeronáutica, los administrados tendrán un lapso de quince (15) días hábiles para ejercer el Recurso de Reconsideración.

(c) Una vez evaluado el recurso, la Autoridad Aeronáutica, debe dar respuesta al solicitante dentro de los quince (15) días siguientes, anulando el contenido de la notificación o ratificando la misma, especificando en este último caso la fecha en la cual el administrado deberá dar cumplimiento a lo solicitado.

(d) Si la Autoridad Aeronáutica, determina la existencia de una situación de emergencia que requiera acciones inmediatas y sin demoras por parte de los administrados, emitirá una comunicación modificando parte o todo el contenido de los Programas de Seguridad, de forma permanente o temporal, lo cual será cumplido en el lapso de tiempo señalado en la comunicación. La Autoridad Aeronáutica, debe sustentar dicha solicitud de modificaciones con la explicación de los motivos de la emergencia y la necesidad de la implementación de las modificaciones.

SECCIÓN 109.8 NIVEL DE AMENAZA.

(a) Los administrados dentro de su Programa de Seguridad deben indicar los procedimientos a fin de ajustarse a los diferentes niveles de amenaza a que puedan estar expuesto, teniendo en cuenta la zona donde operan, las condiciones políticas, delincuenciales, zonas de conflicto y cualquier otro criterio que permita a la Autoridad Aeronáutica definir la situación en que se encuentra.

(b) El nivel de amenaza será evaluado por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a la situación de peligro y a las medidas de seguridad que tienen los administrados.

(c) El nivel de amenaza puede cambiar temporalmente de acuerdo a circunstancias especiales por instrucción de la Autoridad Aeronáutica.

(d) Los niveles de amenaza son los siguientes:

(1) Nivel de amenaza ALTA: Se aplicará cuando suceda un hecho generado por un acto de interferencia ilícita o cualquier otro que atente contra la seguridad de las

personas e instalaciones aeronáuticas, asimismo, este nivel debe establecerse, cuando existan hechos que ocurran continuamente y que puedan generar una condición crítica o en el caso de que existan informaciones ordinarias o secretas que un administrado llegue a ser objeto de algún tipo de agresión.

(2) Nivel de amenaza MEDIA: Se podrá aplicar cuando existan condiciones que permitan mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento de las operaciones del administrado.

(3) Nivel de amenaza BAJA: Se podrá aplicar cuando la ubicación, el desarrollo de la actividad pública y las medidas de seguridad tomadas por el administrado, no estén en peligro de sufrir algún acto que atente contra sus instalaciones o sus operaciones.

SECCIÓN 109.9 HISTORIAL DE LOS EMPLEADOS, VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES LABORALES Y BUENA CONDUCTA CIUDADANA.

(a) Los administrados sujetos a la presente Regulación, antes de seleccionar a un empleado con responsabilidades en el área de Seguridad de la Aviación u otros empleados que requieran acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida o parte aeronáutica en un aeródromo o aeropuerto, deben cerciorarse que:

(1) El individuo haya sido objeto de una revisión de verificación de antecedente laboral que incluya los últimos (5) cinco años anteriores a la fecha en que se inicia la investigación para otorgar el acceso, así como de buena conducta ciudadana.

(2) Para el caso de solicitudes de acceso al aeropuerto, anexar en el formato de solicitud de acceso, una notificación de que el individuo fue sometido a una verificación de antecedente laboral y de buena conducta ciudadana.

(b) Los administrados deben designar un personal que se haga cargo de revisar y controlar la verificación de los antecedentes laborales. La designación debe ser notificada a la Autoridad Aeroportuaria a la que se solicitó acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida o parte aeronáutica.

(c) Los administrados deben conservar un registro por escrito de todo individuo por un período de veinticuatro (24) meses posteriores al término de la autorización de acceso.

(d) Los administrados deben cumplir los requisitos establecidos por los explotadores de aeródromos o aeropuertos, en cuanto a las solicitudes de permisos de acceso para el personal que tenga necesidad legítima de ingresar a las zonas de seguridad restringidas y parte aeronáutica del aeródromo o aeropuerto.

(e) Los administrados deben solicitar y mantener registros, de la presentación y actualización cada doce (12) meses de la constancia de buena conducta ciudadana, de cada empleado del administrado, que tenga autorización de acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

SECCIÓN 109.10 REGISTRO DE NOVEDADES Y REPORTES.

(a) Los administrados deben garantizar que:

(1) Se mantenga el registro de novedades por un mínimo de doce (12) meses a la ocurrencia de estas.

(2) A solicitud de la Autoridad Aeronáutica, se ponga a su disposición el registro de novedades.

(3) Se notifique de manera efectiva y por el medio más expedito, a los Inspectores de Seguridad de la Aviación (AVSEC) asignados a cada administrado o a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, aquellos eventos descritos en el literal (b) de esta sección y dentro de los primeros cinco (05) días a partir del suceso, remitiendo debidamente completado, el formulario "Reporte de Actos de Interferencia Ilícita". Apéndice H de la presente Regulación.

(4) Se envíe mensualmente a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los primeros cinco (05) días del mes, aquellos eventos descritos en el literal (c) de esta sección mediante el formulario "Reporte de Novedades", de acuerdo a lo establecido en el Apéndice I de la presente Regulación.

(b) Los administrados deben notificar cualquiera de los siguientes eventos:

(1) La detección de un artefacto que por su naturaleza constituya un peligro para la seguridad de la aviación.

(2) La detección de una sustancia que por su naturaleza sea capaz de destruir o causar daños y constituya un peligro para la seguridad de la aviación.

(3) La destrucción o daños causados a las instalaciones o la perturbación de su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aviación.

(4) La comunicación a sabiendas, de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de la aviación.

(5) El uso ilícito e intencionalmente de cualquier artefacto, sustancia o arma para:

(i) Ejecutar un acto de violencia contra las personas que cause o pueda causarle lesiones graves o la muerte en una instalación que preste servicio a la aviación civil.

(ii) (ii) Destruir o causar graves daños en las instalaciones que presten servicio a la aviación civil o perturbe los servicios del administrado, siempre que este acto ponga en peligro o pueda poner en peligro la seguridad de la aviación.

(6) La toma de rehenes en las instalaciones que presten servicio a la aviación civil.

(7) La entrada por la fuerza o sin autorización en el recinto de una Instalación que preste servicio a la aviación civil.

(c) Los administrados deben notificar cualquiera de las siguientes novedades:

(1) Cantidad y tipo de armas, explosivos u otros artículos prohibidos hallados durante los procesos de inspección y el método de detección utilizado para cada uno de ellos.

(2) Cantidad de detenciones y la disposición inmediata de toda persona al organismo de seguridad respectivo.

(3) Cantidad de denuncias por delitos comunes tales como robos, hurtos, estafas, agresiones físicas, entre otros, además de eventos como huelgas de cualquier tipo u otros eventos similares.

(4) Cantidad de extravíos, robos o hurtos de tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos.

(5) Todo incidente con órganos o entes del Estado y otras organizaciones.

(6) Cualquier otro evento que establezca la Autoridad Aeronáutica.

(d) La persona que realice los trámites de remisión del reporte de novedades por parte del administrado, debe prever que esta información llegue adecuadamente a la Gerencia de Seguridad de la Aviación, manteniendo la misma bajo una distribución limitada y que ésta no se distribuya a personas que no tengan la imperiosa necesidad de conocerla.

SECCIÓN 109.11 CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD.

Los administrados sujetos a la presente Regulación, deben asegurarse que en el caso de contratar los servicios de empresas de seguridad de la aviación para que brinden servicios especializados de seguridad, estas cuenten con una certificación de la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112 (RAV 112).

SECCIÓN 109.12 CIRCULARES Y OTROS DOCUMENTOS INFORMATIVOS.

(a) Los administrados sujetos a la presente Regulación deben cumplir con las circulares y otros documentos emitidos por la Autoridad Aeronáutica dentro del tiempo para lo cual fue dictado.

(b) Los administrados que reciban una circular o cualquier otro documento de seguridad deben;

(1) Dentro de veinticuatro (24) horas de haberla recibido, acusar recibo ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica.

(2) Dentro de las setenta y dos (72) horas de haberla recibido, señalar el método por el cual implementará las medidas de dicha circular o de cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.

(3) Cerciorarse que la información descrita en la circular o en el documento y las medidas a ser implementadas, sean distribuidas al personal señalado conforme a lo prescrito en la misma, así como a otro personal con una necesidad estricta de conocimiento.

(c) Si el administrado no está en capacidad de implementar las medidas establecidas en la circular o en el documento, debe presentar a la Autoridad Aeronáutica las medidas alternativas propuestas, además de las razones que justifiquen su

modificación, dentro del tiempo prescrito en la circular o en el documento.

(d) Los administrados que reciban una circular de seguridad o cualquier otro documento de seguridad, deben restringir el acceso a las mismas, a excepción de aquellas personas que lo requieran por necesidad para el ejercido de sus funciones.

SECCIÓN 109.13 USO, CALIBRACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS.

Queda bajo la responsabilidad de los administrados, el uso, calibración y mantenimiento de los equipos que sean utilizados por este, para cumplir con los procedimientos aprobados en su programa de seguridad, de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica y en cumplimiento de los principios para el uso de los equipos de rayos equis (X) y detectores de metales y otros sistemas de inspección que se mencionan en la normativa técnica aplicable.

SECCIÓN 109.14 ACCESO DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

Los Inspectores de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica, tienen la facultad de ingresar a todas las zonas de los aeródromos y aeropuertos, así como a todas las instalaciones del agente acreditado, expedidor reconocido, explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado, el agente postal acreditado y la empresa de provisiones y suministros comprendidas bajo la presente regulación con cámara filmadora, cámara fotográfica u otro artículo necesario para el cumplimiento de sus funciones.

CAPÍTULO B
CARGA Y CORREO

SECCIÓN 109.15 ASPECTOS GENERALES.

(a) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben establecer medidas de seguridad para prevenir la colocación de un artefacto explosivo improvisado (DEI) en la carga o el correo que han de cargarse en una aeronave.

(b) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben manejar la carga y el correo para el transporte por vía

aérea en un entorno de operaciones que corresponda a los siguientes objetivos:

(1) La carga y el correo debe provenir de una cadena de suministro segura o ser inspeccionada para detectar eficazmente los artículos prohibidos.

(2) La carga y el correo que se considere de alto riesgo debe ser sometida a medidas de seguridad adicionales, además de los procedimientos básicos.

(3) Una vez en condiciones de seguridad, la carga y el correo deben mantenerse protegidos durante todo el viaje, inclusive en los puntos de transbordo y tránsito.

(4) Las operaciones de la carga y el correo deben estar sujetas a supervisión y actividades de control de calidad.

SECCIÓN 109.16 APROBACIÓN DE LOS CONTROLES DE SEGURIDAD DE UN AGENTE DE CARGA Y AGENTE O CONCESIONARIO POSTAL.

(a) El agente de carga y el agente o concesionario postal que pretenda optar por la calificación de agente acreditado y agente postal acreditado respectivamente, deben completar satisfactoriamente el proceso de aprobación de sus controles de seguridad ante la Autoridad Aeronáutica.

(b) El agente de carga y el agente o concesionario postal tendrán que presentar una solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica, adjuntando la siguiente información:

(1) Carta de solicitud formal para optar al proceso de aprobación de sus procedimientos de seguridad.

(2) Declaración de cumplimiento de las secciones aplicables de la presente Regulación.

(3) Programa de seguridad de la carga o el correo.

(4) Programa de Instrucción en seguridad de la aviación civil.

(5) Programa de control de la calidad en seguridad de la aviación civil.

(6) Copia del Acta constitutiva inscrita en el Registro Mercantil.

(7) Reseña curricular del Responsable de Seguridad de la empresa, quien deberá cumplir con los requisitos de la sección 109.18.

(8) Haber realizado el pago correspondiente de los Derechos Aeronáuticos a la evaluación de los Programas.

(9) Cualquier otro requisito establecido por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Posterior a la aprobación de los programas consignados por el solicitante, la Autoridad Aeronáutica inspeccionará los siguientes aspectos a fin de confirmar que:
   (1) Aplica las políticas, medidas y procedimientos establecidos en su programa de seguridad aprobado.
   (2) Cuenta con personal certificado AVSEC propio, o muestra evidencia de contrato con empresas de servicios de seguridad de la aviación, a fin de que estos ejecuten las labores de seguridad.
   (3) Se han llevado a cabo verificaciones de antecedentes de empleados que tienen acceso a la carga y el correo aéreo seguro.

(d) Cumplido los requisitos exigidos en la presente sección, la Autoridad Aeronáutica emitirá una constancia de agente acreditado o agente postal acreditado según corresponda, sin menoscabo del proceso de certificación que deberá cumplir el administrado bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 111 (RAV 111).

SECCIÓN 109.17 RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD DEL AGENTE ACREDITADO Y EL AGENTE POSTAL ACREDITADO.

El agente acreditado y el agente postal acreditado será responsable en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de:

(b) Elaborar, presentar para su aprobación, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de la Carga o el Correo, un Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación y un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, de acuerdo a lo establecido en las secciones 109.4, 109.5, 109.6, 109.7, 109.29, 109.30 y en los Apéndices A, B y C de la presente Regulación.

(c) Establecer y aplicar controles de seguridad adecuados para prevenir y repeler actos de interferencia ilícita en las operaciones bajo su administración.

(d) Designar a un Responsable de Seguridad que cumpla con los requisitos exigidos en la sección 109.18, encargado de que se apliquen los controles de seguridad establecidos en el Programa de Seguridad de la Carga o el Correo.

(e) Velar por el cumplimiento de las disposiciones, normativas técnicas y cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.

(f) Contar con personal AVSEC propio o contratar empresas de servicios de seguridad de la aviación, a fin de que estos ejecuten las labores de seguridad, quedando bajo la responsabilidad del agente acreditado o agente postal acreditado, la supervisión de estas empresas quienes en su nombre deben aplicar los procedimientos que son mencionados en sus Programas de Seguridad.

(g) Disponer de la infraestructura y equipos adecuados con la finalidad de cumplir con las responsabilidades asignadas en el Programa de Seguridad de la Carga o el Correo.

(h) Diseñar y aplicar medidas para proteger los sistemas de tecnología de la información y aquellas comunicaciones empleadas para los fines de la aviación civil, contra interferencias que pudieran poner en peligro la seguridad de las operaciones de la empresa, el aeropuerto y a los explotadores de aeronaves a los cuales presta servicios.

(i) Establecer procedimientos y capacitar a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa que pueda constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en sus operaciones.

(j) Aplicar medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas sobre las operaciones de la aviación civil.

(k) Verificar el nivel de seguridad que aplican los expedidores de carga o correo de los cuales se reciben envíos a ser transportados por vía aérea, a fin de clasificarlos como expedidores reconocidos o no reconocidos, de acuerdo a lo establecido en la Circular de Seguridad de la Aviación respectiva.

(l) Evaluar el nivel de riesgo de la carga y el correo con la finalidad de decidir que controles de seguridad han de aplicarse.

(m) Elaborar una declaración de seguridad (escrita o electrónica) de la carga conocida y correo conocido, en la que se manifieste el nivel de inspección y los controles de seguridad aplicados, la cual debe acompañar al envío a lo largo de la cadena de suministro segura hasta la entrega al transportista aéreo, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación.

(n) Proteger el envío frente a interferencia ilícita cuando esté bajo su custodia, particularmente después de que haya sido clasificado como carga conocida o correo conocido, separándola de cualquier carga desconocida o correo desconocido.

(o) Cuando haya de entregarse la carga conocida a un explotador de aeronave o a otro agente acreditado, deberá garantizar que todos los envíos:
   (1) Sean entregados por un empleado debidamente identificado.
   (2) Estén acompañados por una documentación válida la cual no debe poseer tachaduras ni enmiendas.
   (3) Estén acompañados por una declaración de seguridad de la carga o el correo.
   (4) Han sido verificados para asegurar que no ha sufrido intromisiones.
   (5) Se han mantenido protegidos después de aceptados.
   (6) Aceptados como carga desconocida o correo desconocido, se sometieron al nivel apropiado de inspección de seguridad, pasando a ser carga conocida o correo conocido.

SECCIÓN 109.18 RESPONSABLE DE SEGURIDAD DEL AGENTE ACREDITADO Y EL AGENTE POSTAL ACREDITADO.

(a) El agente acreditado y el agente postal acreditado deben designar en su Programa de Seguridad, un Responsable de Seguridad de las operaciones de la empresa, con poder de decisión, que cumpla con lo establecido en la presente sección. La designación debe incluir el nombre del Responsable de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se podrá contactar durante las veinticuatro (24) horas del día.

(b) El agente acreditado y el agente postal acreditado deben designar por escrito una persona que supla al Responsable de Seguridad, quien debe cumplir con el perfil establecido en la sección 109.19 de la presente regulación. Esta persona apoyará constantemente al Responsable de Seguridad en las operaciones AVSEC, y cubrirá las funciones del Responsable de Seguridad a falta de éste.

(c) El Responsable de Seguridad servirá como contacto principal del agente acreditado o del agente postal acreditado para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y a las comunicaciones con la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad.

(d) La persona designada como Responsable de Seguridad del agente acreditado o del agente postal acreditado, debe cumplir con los siguientes requisitos:
   (1) Poseer antecedentes profesionales en materia AVSEC.
   (2) Demostrar haber recibido capacitación en materia AVSEC, de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
   (3) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación Ovil.
   (4) Esté familiarizado con las operaciones del agente acreditado o del agente postal acreditado.
   (5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad y el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil del agente acreditado o del agente postal acreditado.
   (6) Esté familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).
   (7) Haber realizado el pago correspondiente de los Derechos Aeronáuticos.

(e) Corresponde al Responsable de Seguridad de un agente acreditado o de un agente postal acreditado, lo siguiente:
   (1) Garantizar que el Programa de Seguridad de la Carga o del Correo se mantenga actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
   (2) Supervisar y vigilar el cumplimiento del Programa de Seguridad de la Carga o del Correo.
   (3) Mantener comunicación eficaz con los explotadores de aeródromos o aeropuertos donde operen, así como con los Organismos de Seguridad de Estado.
   (4) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia en todas las personas que laboran en la empresa.
   (5) Garantizar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en la empresa, reciban la capacitación adecuada.
   (6) Iniciar las indagaciones, tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos o tentativas de actos ilícitos, con el objeto de obtener la información que pueda

indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.

(7) Asistir a las reuniones del Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, cuando sea convocado.

(8) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenaza deba ser aumentado y proponer a la Autoridad Aeronáutica la adopción de medidas de seguridad especiales.

(9) Ampliar o modificar el Programa de Seguridad de la Carga o del Correo y el Programa de Instrucción en AVSEC, para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades en materia de seguridad.

(10) Asegurar que se dispone de medios eficaces para hacer frente a las amenazas.

(f) Toda persona asignada como responsable de la aplicación del Programa de Seguridad de la Carga o del Correo debe completar satisfactoriamente la capacitación de actualización anual, según los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

SECCION 109.19 SUPERVISOR DE SEGURIDAD.

(a) El agente acreditado y el agente postal acreditado, al momento de designar a una persona como supervisor AVSEC debe:

(1) Efectuar la designación por escrito, para cuyo cargo deberán demostrar una experiencia no menor de tres (03) años en el área de seguridad de la aviación.

(2) Cumplir con los requisitos establecidos en los literales (a) y (b) de la sección 109.20.

(b) El agente acreditado y el agente postal acreditado deben disponer de una cantidad suficiente de supervisores AVSEC, que permitan atender de manera eficiente la coordinación y supervisión del volumen total de las operaciones de seguridad, considerando los aspectos de administración del recurso humano.

(c) El agente acreditado y el agente postal acreditado deben establecer dentro de su Programa de Seguridad las responsabilidades y funciones atribuidas a los supervisores AVSEC, entre ellas:

(1) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad.
(2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes AVSEC utilizados en las labores de seguridad.
(3) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias encontradas en la aplicación de los controles y medidas de seguridad durante las operaciones.
(4) Reportar inmediatamente al Responsable de Seguridad de la empresa, las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.

(d) El agente acreditado y el agente postal acreditado no deben asignar otras actividades a un supervisor AVSEC durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieran afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

(e) El agente acreditado y el agente postal acreditado deben mantener un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

SECCIÓN 109.20 AGENTES DE SEGURIDAD.

(a) El agente acreditado y el agente postal acreditado que requieran emplear a cualquier persona o disponer que actúen como agente AVSEC, velará que las mismas:
(1) Sean sometidas a un proceso de selección.
(2) Cumplan con la capacitación teórica y de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en el apéndice B de la presente Regulación.
(3) Obtenga la correspondiente certificación de competencia emitida por la Autoridad Aeronáutica.
(4) Demuestren que tienen el perfil requerido para cumplir con las funciones del cargo, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad.
(5) Sean fácilmente identificables portando un uniforme que los diferencie del resto de las dependencias de la empresa, y exhiba o porte una identificación u otro signo de autoridad.

(b) El perfil del personal AVSEC deberá cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:
   (1) Ser mayor de 21 años de edad.
   (2) Ser venezolano.
   (3) Ser bachiller.
   (4) Haber aprobado de manera satisfactoria una prueba psicológica que satisfaga los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica.
   (5) Poseer buenas condiciones físicas, compatibles con las funciones de seguridad de la aviación, de acuerdo a los parámetros exigidos por la Autoridad Aeronáutica.
   (6) Debe cumplir con lo establecido en la sección 109.9.

(c) El agente acreditado y el agente postal acreditado mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

(d) El agente acreditado y el agente postal acreditado no asignará al personal AVSEC, tareas diferentes durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieren afectar la eficacia y la eficiencia de su desempeño o descuido de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

SECCIÓN 109.21 CADENA DE SUMINISTRO SEGURA DE LA CARGA Y EL CORREO.

El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben establecer y aplicar procedimientos de seguridad para la aceptación, almacenamiento, transporte por vía terrestre y la manipulación de la carga y el correo, para mantener la integridad de dicho envío desde el punto en que se hace la inspección o se aplican otros controles de seguridad hasta que el mismo llegue al aeropuerto de destino, inclusive en los puntos de tránsito y transbordo, lo que se conoce como la cadena de suministro segura de la carga aérea y el correo aéreo.

SECCIÓN 109.22 ACEPTACIÓN DE LA CARGA PARA SER TRANSPORTADA POR VÍA AÉREA.

(a) El explotador de aeronaves solo podrá aceptar carga para ser transportados por vía aérea si:
   (1) Tiene su origen en un expedidor reconocido por el explotador de aeronaves o el agente acreditado.

(2) Un agente acreditado por la Autoridad Aeronáutica, aplica y certifica de manera documental que la carga fue sometida a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, para garantizar que no representan un riesgo para la seguridad de la aviación civil.

(3) La inspección y controles de seguridad sobre la carga son aplicados por el propio explotador de aeronaves que realizará el transporte, quien será reconocido como agente acreditado.

(b) La carga acerca de la cual un agente acreditado o explotador de aeronave no pueda confirmar la aplicación de los controles de seguridad o que produzca sospecha, serán objeto de inspección antes de ser estibados en la aeronave.

(c) El explotador de aeronaves que opere hacia el territorio nacional, debe cumplir con lo establecido en la sección 109.3, literal (a), numeral (4).

(d) La responsabilidad final de asegurar que se han aplicado las debidas medidas de seguridad a la carga reside en el explotador de aeronave, por lo cual éste debe garantizar que:

(1) Las aeronaves operan en un entorno seguro.

(2) Una vez obtenida la declaración de seguridad, la carga debe ser protegida contra toda Interferencia.

SECCIÓN 109.23 ACEPTACIÓN DEL CORREO PARA SER TRANSPORTADO POR VIA AÉREA.

(a) El correo puede aceptarse para el transporte por vía aérea si ha sido inspeccionado por el agente postal acreditado.

(b) Una vez aceptado el correo de un agente postal acreditado el explotador de aeronaves debe asegurarse:

(1) Que los envíos están claramente Identificados como correo mediante el uso de etiquetas y receptáculos establecidos en su Programa de Seguridad.

(2) Que los envíos están acompañados de la nota de entrega pertinente conforme a las normas de la UPU, sea en forma escrita o electrónica.

(3) Que los expedidores proveen una descripción completa del contenido del envío.

(4) Que el correo presentado coincide con la información de la nota de entrega.

(5) Según sea el caso, de examinar la declaración de seguridad del envío.

(c) Un agente postal acreditado que acepta el correo de expedidores y los presenta a otro agente acreditado o explotador de aeronaves debe:

(1) Registrar la identidad de los expedidores y confirmar que la persona que entrega los envíos es un agente del expedidor.

(2) Asegurarse de que los expedidores proporcionan una descripción completa del contenido del envío.

(3) Asegurarse de que los envíos están protegidos después de la aceptación, y que el acceso al correo está controlado.

(4) Asegurarse de que la aceptación, tramitación y manipulación de la carga las lleva a cabo personal adecuadamente seleccionado, contratado y capacitado.

(5) Designar a una o más personas responsables de la elaboración, aplicación y supervisión de los controles de seguridad requeridos.

(6) Asegurarse de que cada envío presentado a un explotador de aeronaves o a un agente acreditado está acompañado de una declaración de seguridad del envío, como parte de una carta de porte aéreo o bien como un documento separado, que contiene la siguiente Información:

(i) Nombre del agente acreditado.

(ii) Número de referencia del envío.

(iii) Descripción del contenido del envío.

(iv) Declaración de seguridad del envío, incluidos los detalles de los controles de seguridad aplicados al mismo.

(v) Detalles del expedidor.

(vi) Detalles del personal responsable de expedir la declaración de seguridad del envío.

SECCIÓN 109.24 ACEPTACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS COMO CARGA O CORREO.

(a) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben asegurarse que los envíos de carga y correo que contienen mercancías peligrosas hayan sido adecuadamente preparados, embalados e identificados correctamente como

tales y ser declarados antes de su aceptación para el transporte, de conformidad con la Regulación Aeronáutica Venezolana 110 (RAV 110).

(b) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben asegurarse que dichos envíos estén sujetos a los mismos controles de seguridad que cualquier otro envío, a menos que se compruebe:

(1) Que el equipo de rayos equis (X) y otros medios técnicos de inspección pueden desestabilizar algunos tipos de mercancías peligrosas y, por lo tanto, no pueden aplicarse.

(2) Que esté prohibido abrir los envíos que contienen mercancías peligrosas porque exponen al personal a materiales peligrosos o porque pueden alterar la integridad del embalaje.

(c) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado solo deben aceptar los envíos de mercancías peligrosas que provengan de expedidores reconocidos o agentes acreditados, a fin de asegurarse que se aplican los procedimientos administrativos y de manipulación necesarios para cumplir los requisitos de seguridad y protección.

(d) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado debe verificar todos los envíos de mercancías peligrosas en el momento de su aceptación con el fin de determinar si presentan indicios de manipulación indebida.

SECCIÓN 109.25 ACEPTACIÓN DE ANIMALES VIVOS PARA SER TRANSPORTADOS COMO CARGA.

(a) El agente acreditado y el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado, a fin de mantener seguros los animales vivos transportados como carga, deben realizar controles de seguridad apropiados.

(b) El agente acreditado y el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado, deben inspeccionar todos los objetos que acompañan a los animales vivos.

(c) Antes de aceptar un envío de animales vivos, el agente acreditado y el explotador de aeronaves que cumpla labores de

agente acreditado, deben asegurarse de que el envío coincide con la descripción que figura en la documentación pertinente.

SECCIÓN 109.26 INSPECCIÓN DE LA CARGA Y EL CORREO.

(a) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben cumplir con la inspección de la carga y el correo destinados al transporte por vía aérea, mediante el empleo de medidas activas o pasivas a través del uso de tecnologías aprobadas o procedimientos de registro físico, tomando en cuenta la amplia gama de productos de diferentes tamaños, pesos, densidades y la naturaleza de la carga o el correo, para así asegurar que los envíos no contienen DEI ocultos u otros artefactos o mercancías peligrosas no permitidas.

(b) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben aplicar procedimientos y medidas de seguridad alternativos para las categorías especiales de la carga y el correo, establecidas en la circular de seguridad de la aviación correspondiente.

(c) El agente acreditado, el explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado y el agente postal acreditado deben establecer y aplicar medidas de seguridad especiales u otros métodos de detección a la carga y el correo de alto riesgo.

SECCIÓN 109.27 ALMACENES Y REGISTROS.

(a) El agente acreditado y el agente postal acreditado, que posean un almacén o depósito deben establecer y aplicar procedimientos y medidas de seguridad de la aviación civil, para detectar e impedir la entrada no autorizada de personas y vehículos a las Instalaciones en que se acepta, inspecciona, prepara, almacena o transporta la carga y correo aéreo, Incluyendo barreras físicas y controles de acceso.

(b) El agente acreditado y el agente postal acreditado, tendrán un registro de control de la carga y el correo con una antigüedad de por lo menos seis (06) meses, y este será puesto a disposición de los inspectores de seguridad de la Autoridad Aeronáutica cuando lo requieran.

SECCIÓN 109.28 CARGA Y CORREO EN TRÁNSITO O TRANSBORDO.
El explotador de aeronave debe asegurarse que la carga y el correo en tránsito o transbordo fue sometida a controles de seguridad apropiados en su origen y mantenida la cadena de suministro segura, mediante la documentación correspondiente. En caso que el explotador de aeronave no pueda verificar estas condiciones, debe someter a la carga y el correo a medidas de seguridad apropiadas antes de ser estibados en la aeronave.

SECCIÓN 109.29 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN.

(a) El agente acreditado y el agente postal acreditado deben desarrollar, aplicar y mantener un Programa de Instrucción en materia de seguridad de la Aviación Civil de acuerdo a lo establecido en el Apéndice B de la presente Regulación.

(b) Dentro del Programa de Instrucción se debe especificar en detalle el contenido, la duración, el mantenimiento de los registros de instrucción y el responsable de la capacitación AVSEC en las respectivas organizaciones.

(c) El Programa de Instrucción debe ser presentado aparte del Programa de Seguridad para la correspondiente evaluación y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(d) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 109.4, 109.5, 109.6, y 109.7 respectivamente, de la presente regulación.

SECCIÓN 109.30 PROGRAMA DE CONTROL DE CALIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

(a) El agente acreditado y el agente postal acreditado deben desarrollar, implementar y mantener actualizado un Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil, el cual será presentado a la Autoridad Aeronáutica para su evaluación y aprobación.

(b) El Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil debe ser presentado en un documento aparte del Programa de Seguridad, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice C de la presente Regulación.

(c) El Programa de Control de la Calidad en materia de seguridad de la Aviación Ovil debe estar aprobado por la alta gerencia de las respectivas organizaciones.

(d) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 109.4, 109.5, 109.6 y 109.7 de la presente Regulación.

CAPÍTULO C
PROVISIONES Y SUMINISTROS

SECCIÓN 109.31 ASPECTOS GENERALES.

(a) La empresa de provisiones y suministros deben establecer medidas de seguridad para prevenir la colocación de armas, explosivos, mercancías peligrosas y otros artículos prohibidos en las provisiones y suministros que han de cargarse en una aeronave.

(b) La empresa debe emitir una declaración inicial de seguridad de las provisiones y suministros en la que manifieste que éstos han sido preparados en instalaciones seguras por personal con conocimientos en materia de seguridad de la aviación civil y que no contienen artículos prohibidos.

SECCIÓN 109.32 RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA EMPRESA DE PROVISIONES Y SUMINISTROS.

(b) La empresa de provisiones y suministros es responsable en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de:

(1) Elaborar, presentar para su aprobación, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad de las Provisiones y Suministros, de acuerdo a lo establecido en el apéndice E de la presente regulación.

(2) Establecer y aplicar controles de seguridad adecuados para prevenir actos de interferencia ilícita en las operaciones bajo su administración.

(3) Designar a un Responsable de Seguridad que cumpla con los requisitos exigidos en la sección 109.33, encargado de que se apliquen los controles de seguridad establecidos en su Programa de Seguridad.

(4) Velar por el cumplimiento de las disposiciones, normativas técnicas y cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.

(5) Contar con personal AVSEC propio o contratar empresas de servicios de seguridad de la aviación, a fin de que estos ejecuten las labores de seguridad, quedando bajo su

responsabilidad, la supervisión de estas empresas quienes en su nombre deben aplicar los procedimientos establecidos en su Programa de Seguridad.

(6) Establecer procedimientos y capacitar a su personal con el propósito de identificar cualquier condición potencialmente sospechosa que pueda constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en sus operaciones.

(7) Elaborar una declaración inicial de seguridad de las provisiones y suministros, en la que se manifiesten los controles de seguridad aplicados, la cual acompañará al envío a lo largo de la cadena de suministro segura hasta la entrega al transportista aéreo, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice F de la presente Regulación.

(8) Establecer las medidas de seguridad apropiadas para atender los diferentes niveles de amenaza que se mencionan en la sección 109.8.

(9) Proteger las provisiones y suministros frente a intromisiones cuando esté bajo su custodia, particularmente después de que hayan sido sometidos a controles de seguridad.

(10) Establecer los principios de seguridad que deben aplicarse durante el transporte, ingreso a las zonas de seguridad restringida y entrega de provisiones y suministros a la aeronave correspondiente para garantizar la seguridad de los mismos.

(11) Cumplir los demás requisitos de seguridad que establezca la Autoridad Aeronáutica en la respectiva Circular de Seguridad de la Aviación.

(c) Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Seguridad a que se hace referencia el literal (a) numeral (1), de esta sección, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 109.4, 109.5, 109.6 y 109.7, de la presente regulación.

(d) Al entregarse provisiones y suministros a un explotador de aeronave, la empresa debe garantizar que todos los envíos:

(1) Sean entregados por un empleado debidamente identificado.

(2) Estén acompañados por una documentación válida la cual no debe poseer tachaduras ni enmiendas.

(3) Estén acompañados por una declaración inicial de seguridad de las provisiones y suministros.
(4) Han sido verificados para asegurar que no ha sufrido intromisiones.
(5) Se han mantenido protegidos después haber sido sometidos a controles de seguridad.

SECCIÓN 109.33 RESPONSABLE DE SEGURIDAD DE LA EMPRESA DE PROVISIONES Y SUMINISTROS.

(a) La empresa de provisiones y suministros debe designar a un Responsable de Seguridad de las operaciones de la empresa, con poder de decisión, que cumpla con lo establecido en la presente sección. La designación debe incluir el nombre del Responsable de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se podrá contactar durante las veinticuatro (24) horas del día.

(b) La empresa de provisiones y suministros debe designar por escrito una persona que supla al Responsable de Seguridad , quien debe cumplir con el perfil establecido en la sección 109.34 de la presente regulación. Esta persona apoyará constantemente al Responsable de Seguridad en las operaciones de seguridad de la aviación, y cubrirá las funciones del Responsable de Seguridad a falta de éste.

(c) El Responsable de Seguridad servirá como contacto principal de la empresa de provisiones y suministros para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y a las comunicaciones con la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad.

(d) La persona designada como Responsable de Seguridad de la empresa de provisiones y suministros debe cumplir con los siguientes requisitos:
(1) Poseer antecedentes profesionales en materia AVSEC.
(2) Demostrar haber recibido capacitación en materia AVSEC, de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.
(3) Experiencia comprobada de más de tres (3) años en el área de Seguridad de la Aviación Civil.
(4) Esté familiarizado con las operaciones de la empresa de provisiones y suministros.

(5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad de la empresa de provisiones y suministros.

(6) Esté familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).

(7) Haber realizado el pago correspondiente de los Derechos Aeronáuticos.

(e) La persona designada como Responsable de Seguridad de la empresa de provisiones y suministros debe cumplir las siguientes responsabilidades:

(1) Garantizar que el Programa de Seguridad de las Provisiones y Suministros se mantenga actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Supervisar y vigilar el cumplimiento del Programa de Seguridad de las Provisiones y Suministros.

(3) Mantener comunicación eficaz con los explotadores de aeródromos o aeropuertos donde operen, los explotadores de aeronaves que atiendan, así como con los Organismos de Seguridad de Estado.

(4) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia en todas las personas que laboran en la empresa.

(5) Garantizar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en la empresa de provisiones y suministros, reciban la capacitación adecuada.

(6) Iniciar las indagaciones, tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos de interferencia ilícita, con el objeto de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.

(7) Asistir a las reuniones del Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, cuando sea convocado.

(8) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenaza deba ser aumentado y proponer a la Autoridad Aeronáutica la adopción de medidas de seguridad especiales.

(9) Ampliar o modificar cuando lo requiera, el Programa de Seguridad de las Provisiones y Suministros para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades en materia de seguridad.

(f) Toda persona asignada como responsable de la aplicación del Programa de Seguridad de las Provisiones y Suministros debe completar satisfactoriamente la capacitación de actualización anual, según los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

SECCION 109.34 SUPERVISOR DE SEGURIDAD.

(a) La empresa de provisiones y suministros, al momento de designar a una persona como supervisor AVSEC debe:
   (1) Efectuar la designación por escrito, para cuyo cargo deberán demostrar una experiencia no menor de dos (02) años en el área de seguridad de la aviación.
   (2) Cumplir con los requisitos establecidos en los literales (a) y (b) de la sección 109.35.

(b) La empresa de provisiones y suministros debe establecer dentro de su Programa de Seguridad las responsabilidades y funciones atribuidas a los supervisores AVSEC, entre ellas:
   (1) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad.
   (2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes AVSEC utilizados en las labores de seguridad.
   (3) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias encontradas en la aplicación de los controles y medidas de seguridad durante las operaciones.
   (4) Reportar inmediatamente al Responsable de Seguridad de la empresa, las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas.

(c) La empresa de provisiones y suministros no asignará otras actividades a un supervisor AVSEC durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieran afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

(d) La empresa de provisiones y suministros mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

SECCIÓN 109.35 AGENTES DE SEGURIDAD.

(a) La empresa de provisiones y suministros que requiera emplear a cualquier persona o disponer que actúen como agente AVSEC, velará que las mismas:
   (1) Sean sometidas a un proceso de selección.
   (2) Cumplan con la capacitación teórica y de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, establecido en su Programa de Seguridad de la Aviación, aprobado por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice E de la presente Regulación.
   (3) Demuestren que tienen el perfil requerido para cumplir con las funciones del cargo, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad.
   (4) Sean fácilmente identificables portando un uniforme que los diferencie del resto de las dependencias de la empresa, y exhiba o porte una identificación u otro signo de autoridad.

(b) El perfil del personal AVSEC deberá cumplir como mínimo con las siguientes condiciones:
   (1) Ser mayor de 21 años de edad.
   (2) Ser venezolano.
   (3) Ser bachiller.
   (4) Haber aprobado de manera satisfactoria una prueba psicológica que satisfaga los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica.
   (5) Poseer buenas condiciones físicas, compatibles con las funciones de seguridad de la aviación, de acuerdo los parámetros exigidos por la Autoridad Aeronáutica.
   (6) Debe cumplir con la Normativa Técnica Vigente que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

(c) La empresa de provisiones y suministros mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

(d) La empresa de provisiones y suministros no asignará al personal AVSEC, tareas diferentes durante el cumplimiento de sus funciones, que pudieren afectar la eficacia y la eficiencia de su desempeño o descuido de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

SECCIÓN 109.36 INSTALACIONES DE LA EMPRESA DE PROVISIONES Y SUMINISTROS.

(a) La empresa de provisiones y suministros debe establecer y aplicar procedimientos y medidas de seguridad en sus instalaciones, para protegerlas contra accesos no autorizados.

(b) Si las instalaciones están situadas dentro de una zona de seguridad restringida, en las mismas deben cumplirse todos los requisitos de seguridad de la parte aeronáutica; si éstas están situadas fuera del perímetro del aeropuerto, las provisiones y suministros deben transportarse a la aeronave de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad de las Provisiones y Suministros.

(c) Las materias primas y artículos que se reciben de los proveedores en las instalaciones, deben ser examinados para asegurarse que no condenen objetos prohibidos para luego almacenarse en condiciones seguras.

(d) La empresa de provisiones y suministros debe proteger las instalaciones donde:

(1) Se recibe la materia prima y los artículos.

(2) Se almacena la materia prima y las provisiones y suministros.

(3) Se preparan las provisiones y suministros.

(4) Se entregan las provisiones y suministros.

(e) La protección de estas instalaciones debe cumplirse mediante:

(1) La preservación de zonas libres de armas, explosivos y otros artículos prohibidos.

(2) El control de acceso y la inspección física de los vehículos, las personas y sus posesiones.

(3) Otros medios adicionales.

SECCIÓN 109.37 MEDIDAS DE SEGURIDAD APLICABLES A LOS CONTENEDORES Y VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE LA PROVISIONES Y SUMINISTROS.

(a) La empresa debe establecer y aplicar procedimientos y medidas de seguridad a los vehículos y contenedores destinados al transporte de provisiones y suministros, a fin de asegurar que no contiene artículos prohibidos y que no ha sido objeto de manipulación indebida.

(b) La empresa debe asegurar los contenedores y vehículos en los que se transporten las provisiones y suministros mediante:

(c) (1)La verificación de puertas y otros accesos al interior de éstos.

(d) (2)La inspección física del interior de éstos.
(e) (3)La vigilancia permanente durante el cargado de las provisiones y suministros.
(f) (4)La colocación de precintos que protejan las provisiones y suministros contra intromisiones durante su transporte.

SECCIÓN 109.38 INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

(a) La empresa de provisiones y suministros debe desarrollar, aplicar y mantener políticas sobre instrucción en materia de seguridad de la Aviación Civil como un capítulo del Programa de Seguridad, en las que se incluyan las currículas de entrenamiento del personal, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice E de la presente Regulación.
(b) Dentro del capítulo de instrucción se debe especificar en detalle el contenido, la duración, el mantenimiento de los registros de instrucción y el responsable de la capacitación AVSEC en la empresa.

SECCIÓN 109.39 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.

(a) Los administrados sujetos a la presente Regulación deben proporcionar documentación que evidencie el cumplimiento del presente instrumento, su Programa de Seguridad aprobado y cualquier otro documento solicitado por la Autoridad Aeronáutica.
(b) Los administrados deben mantener una copia completa de su Programa de Seguridad en sus instalaciones de operaciones. Todo lo relacionado con el Programa de Seguridad y otros documentos conexos deben estar bajo una distribución restringida solo al grupo de personas estrictamente nécesarias para la correcta ejecución de sus operaciones de seguridad.

SECCIÓN 109.40 CLÁUSULA DE INCUMPLIMIENTO.

El incumplimiento del agente acreditado, explotador de aeronaves que cumpla labores de agente acreditado, el agente postal acreditado y la empresa de provisiones y suministros, así como de sus empleados o dependientes a esta Regulación o al Programa de Seguridad aprobado, se considerará como una vulneración a la seguridad de la aviación y protección de la aviación civil, lo cual podría implicar la suspensión, revocación o cancelación de las autorizaciones otorgadas por la Autoridad Aeronáutica.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

UNICA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU- 115-13, de fecha 06 de mayo de 2013, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.099 Extraordinaria, de fecha 23 de mayo de 2013, que dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana 109 (RAV 109), denominada "Seguridad en las Operaciones de Carga, Correo, Provisiones y Suministros en la Aviación Civil.

DISPOSICIONES FINALES.

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con la seguridad de la aviación civil, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

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

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUÍS MONTENEGRO CARRILLO
Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Decreto N° 1.860 del 03/06/2015
Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015

APÉNDICE A
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD DE LA CARGA Y EL CORREO

1. Propósito: Indicar la información, métodos y procedimientos para desarrollar e implementar el programa de seguridad de la carga de agentes acreditados o programa de seguridad del correo de agentes postales acreditados, que hayan de transportarse por vía aérea.

2. Objetivo del Programa de Seguridad de la Carga o el Correo (PSC): Establecer los procedimientos activos y medidas de seguridad preventivas apropiadas para la verificación física y documental de la carga aérea o el correo aéreo, garantizando la seguridad de los envíos destinados a ser transportados en aeronaves, con el fin de prevenir ataquen contra las aeronaves e instalaciones aeroportuarias.

3. Estructura y Contenido del PSC: Todo PSC debe presentar la siguiente estructura básica:

Título: Esta página debe identificar al documento como programa de seguridad de la carga o del Correo, según aplique.

Índice: Esta página debe mostrar un índice general donde se relacione todo el contenido del PSC.

Registro de revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo Inserta.

Lista de páginas efectivas: Esta sección debe indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene anexos, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de anexo y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Un nuevo listado de páginas efectivas debe ser publicado con cada revisión para poder verificar la actualización del programa. Cada página del PSC debe señalar en el encabezado, la identificación del administrado, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido debe mostrarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar; al pie de cada página debe haber un espacio reservado para identificar el número de la página y el número y la fecha de la enmienda.

Control y distribución del programa: Esta sección debe explicar como el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

Introducción: Preséntese una breve introducción al contenido y propósito del PSC.

Capítulo 1 - Objetivos del PSC: Identificar el objetivo principal del PSC, de acuerdo con los principios establecidos en la normativa aplicable.

Capítulo 2 - Definiciones: En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PSC y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

Capítulo 3 - Fuente reglamentaria: Indíquense los detalles de la legislación nacional (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, etc.) que dan forma al PSC y proporciona apoyo legal al programa de seguridad.

Capítulo 4 - Organización, responsabilidades y manejo de la información:

(a) El PSC debe establecer claramente la potestad y responsabilidad de la autoridad aeronáutica en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en el territorio nacional.

(b) Indíquense en esta sección, información de la dependencia responsable por la seguridad del agente acreditado, mencionando lo siguiente:

(1) Descripción general de la organización del agente acreditado o agente postal acreditado (organigrama), mencionando la ubicación administrativa y línea de mando de la cual depende la dependencia de seguridad.

(2) Organización y descripción de la dependencia responsable de la seguridad del agente acreditado o agente postal acreditado (organigrama) y las tareas de seguridad que desempeña.

(3) Las responsabilidades del Responsable de Seguridad del administrado.

(4) Las responsabilidades de los supervisores y agentes de seguridad, o cargo similar, del administrado.

(5) Otras responsabilidades del personal de la dependencia de seguridad del administrado (Técnicos, especialistas, operadores de equipos, etc.)

(6) Descripción general de la estructura de Control de la Calidad en AVSEC del administrado, haciendo referencia al Programa de Control de la Calidad.

(7) Política sobre la contratación de personal de seguridad, considerando:

(i) Procedimiento de selección.

(ii) Verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana.

(iii) Evaluaciones médicas y psicológicas.

(iv) Principio de capacitación inicial, entrenamiento en el trabajo y capacitación recurrente.

(v) Requerimientos de certificación por parte de la autoridad aeronáutica.

(c) Identifíquese los procedimientos para el control y manejo adecuado de la documentación de seguridad. Considerando la manera en que esta información es distribuida dentro de las diferentes dependencias Interesadas en el administrad y la propia autoridad aeronáutica.

Capítulo 5 - Descripción de los servidos prestados por la empresa: Debe hacerse mención a las operaciones desarrolladas por la empresa, indicando:

(a) Tipo de servicios realizados, y

(b) Los aeropuertos donde realizan sus operaciones (aeropuerto de base principal de operaciones, y otros aeropuertos, de existir esa posibilidad)

Capítulo 6 - Medidas de seguridad: En este capítulo debe indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados por la empresa en los servicios de recepción, inspección, almacenamiento, documentación y traslado de los envíos de carga o correo que serán transportados por vía aérea, según lo descrito en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, las regulaciones aeronáuticas venezolanas.

(a) Todos los procedimientos incluidos en el Programa de seguridad deben ser presentados indicando:

(1) El nombre del procedimiento;

(2) Identificación del responsable de realizar el procedimiento;

(3) Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento;

(4) Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento;

(5) Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento;

(b) Los procedimientos de seguridad que deben Incluirse en un PÍSC, son:

(1) Medidas para el control de acceso a sus instalaciones, considerando:

(i) Medidas de seguridad de las instalaciones del Agente Acreditado, considerando vallas de protección, CCTV, personal de vigilancia, control de acceso electrónico, sistemas de alarma, sistemas de iluminación, etc.

(ii) Procedimientos de control de acceso a las instalaciones.

(iii) Procedimientos de control de acceso a la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas, desde las instalaciones del administrado (Si aplica).

(iv) Detalles del sistema de pases o permisos para personas y vehículos.

(v) Descripción de los procedimientos de seguridad para el caso de contratación de empresas de transporte terrestre que cumplan lo indicado en el párrafo anterior.

(2) Procedimientos para la recepción de la carga o el correo:

(i) Descripción de los procedimientos de seguridad en la recepción de los envíos, entre los que se incluya como mínimo la documentación solicitada en la presentación y procesos de inspección de los envíos.

(ii) Procedimientos para el tratamiento de objetos sospechosos o peligrosos, etc.

(iii) Descripción de los controles de seguridad aplicados a los envíos destinados a vuelos comerciales presentados por expedidores reconocidos.

(iv) Medidas de seguridad aplicada a la seguridad del aeropuerto de acuerdo con los diferentes niveles de amenaza establecidos por la autoridad aeronáutica

(3) Procedimientos para la preparación de la carga o el correo:

(i) Medidas de seguridad para la preparación de los envíos recibidos para el transporte por vía aérea., considerando entro otras cosas, la inspección de toda persona que tenga acceso a la carga inspeccionada o donde se realiza las labores de manipulación de la misma.

(ii) Medidas de seguridad para el almacenamiento seguro de los envíos después de ser sometidos a las inspecciones, y su separación de los envíos no inspeccionados.

(iii) Procedimientos para el manejo y control de la documentación de seguridad sobre los envíos (formatos de revisión, declaración de seguridad, etc.)

(iv) Controles de seguridad para ciertos envíos. (Ejemplo: envíos de ayuda humanitaria y/o sanitaria, Correo diplomático, restos humanos, órganos humanos destinados a trasplantes, animales vivos, artículos de gran valor, materiales nucleares especiales, etc.)

(v) Procedimiento para carga o correo de tránsito y trasbordo.

(vi) Procedimientos activos para detectar artefactos peligrosos utilizados por el administrado (Inspección manual, utilización de equipos de rayos X, cámaras de simulación, detectores de trazas de explosivos, uso de perros entrenados para la detección de explosivos, etc.).

(vii) Métodos habituales para el transporte de la carga o el correo desde los almacenas hasta las aeronaves y viceversa, considerando:

(A) Descripción de los procedimientos de seguridad para el transporte de la carga o el correo desde sus instalaciones hasta su entrega al explotador de aeronaves.

(B) Entre estos procedimientos se debe mencionar las medidas de seguridad sobre el vehículo, la utilización de sellos de seguridad en los vehículos o escolta de los mismos, documentación aplicable, etc.

(C) Medidas de seguridad sobre la custodia y supervisión de la carga o el correo en plataforma, hasta que asuma el explotador de aeronaves la recepción de los envíos, y los procedimientos en caso de encontrarse envíos en la plataforma sin protección o custodia.

(D) Descripción de los procedimientos de seguridad para el caso de contratación de empresas de transporte terrestre que cumplan lo indicado en el párrafo anterior.

(viii) Inventario de los expedidores reconocidos, y las evaluaciones sobre los mismos para acreditarlos como "Reconocidos".

(A) Política de reconocimiento de expedidores reconocidos.

(B) Principios de seguridad aplicables sobre los envíos presentados por los expedidores reconocidos.

(C) Principios de seguridad aplicables sobre los envíos presentados por los expedidores no reconocidos

(D) Procedimientos para el control y registro de los expedidores reconocidos.

(E) Principios sobre la constatación y seguridad aplicada por los expedidores a sus envíos.

(ix) Documentos de certificación de seguridad emitidos sobre los envíos y mantenimiento de los expedientes respectivos.

Equipo de seguridad:

(a) Descríbase la asignación de responsabilidades del agente acreditado en la adquisición, instalación, funcionamiento y mantenimiento del equipo de seguridad. Prepárese una lista de todo el equipo de seguridad utilizado en apoyo a la seguridad de la aviación civil, incluido el número, emplazamiento, responsabilidades de su operación.

(b) Inclúyase el equipo de rayos X, el equipo de detección de explosivos, los detectores de metales manuales y de pórtico, las cámaras de simulación y los perros para detección de explosivos, entre otros. Deben establecerse procedimientos sobre la calibración y puesta en operación de los equipos de seguridad. Adjúntese un plano como apéndice indicando la distribución del equipo en sus instalaciones.

(c) Todo administrado que posea y opere equipos de seguridad, debe establecer y aplicar un programa de mantenimiento adecuado, para garantizar la efectividad de los equipos en las labores de seguridad de la aviación civil.

Capítulo 7 - Instrucción sobre Seguridad de la aviación.

(a) Descríbase los principios generales y la necesidad de un programa de instrucción en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal de seguridad del administrado y a todas las demás personas que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

(b) En este capítulo debe hacerse referencia general al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación del agente acreditado,

e indicar que el mismo se presentará en un documento separado del PSC.

(c) Para más información al respecto debe revisarse el apéndice concerniente a la elaboración y aplicación de los programas de instrucción y al Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Capítulo 8 — Control de la calidad en seguridad de la aviación: En este capítulo debe mencionarse de manera general las políticas a desarrollar por el agente acreditado o el agente postal acreditado en lo relacionado con el control de la calidad de los servicios de seguridad que se prestan sobre la carga y el correo. Hacer mención que el Programa de Control de la Calidad se presentará en un documento separado del PSC.

Capítulo 9 - Respuesta ante actos de Interferencia ilícita: El agente acreditado y el agente postal acreditado debe desarrollar las acciones de respuesta básica ante contingencia que pudiesen afectar las operaciones de seguridad del administrado, estas acciones deben estar en consonancia con el programa de seguridad local del aeropuerto, así como con el Plan Nacional de Contingencias de la Aviación Civil. Las acciones de respuesta deben estar encaminadas a la atención de avisos de bomba y sabotaje sobre los envíos o sus instalaciones.

Apéndices.

(a) Organigramas de la estructura de administración del administrado y de la dependencia responsable por la seguridad.

(b) Mapa a escala de las instalaciones del administrado detallando la ubicación de los equipos de seguridad y su ubicación en el aeropuerto (de encontrase en el mismo).

(c) Modelo de los documentos emitidos por el administrado en relación con la seguridad de los envíos.

4. Textos de referencia para el desarrollo del PSC, pueden ser encontrados en:

(a) El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil,

(b) La Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 109,

(c) Las normas complementarias y circulares de seguridad emitidas por la Autoridad Aeronáutica, y

(d) El documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

APÉNDICE B
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA AGENTES ACREDITADOS Y AGENTES POSTALES ACREDITADOS

1.Propósito

Este Apéndice tiene como propósito suministrar a todos los agentes acreditados y agentes postales acreditados, información completa y detallada sobre el contenido que debe presentar el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA), especificando todos los pasos para la preparación y entrega del referido Programa, conforme con lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción y las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables.

2. Objetivo del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación

El objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil es capacitar de manera al personal del administrado para alcanzar un nivel de aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas. Dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica.

3. Consideraciones Generales

(a) Los agentes acreditados y agentes postales acreditados deben asegurar que el personal que desempeña funciones de seguridad obtenga la instrucción inicial y recurrente así como su instrucción práctica en el puesto de trabajo y no permitirá bajo ninguna circunstancia que los empleados efectúen labores de seguridad, sin que hayan completado satisfactoriamente los entrenamientos citados anteriormente.

(b) Todo agentes acreditados y agentes postales acreditados debe consignar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, la programación anual del entrenamiento, de acuerdo a cada función que desempeñe el personal que participa en las operaciones diarias del administrado; a fin que los inspectores puedan verificar y evaluar dichos entrenamientos.

(c) Todo agentes acreditados y agentes postales acreditados debe notificar a la Autoridad por escrito con no menos de diez (10) días hábiles de antelación, la intención de realizar un curso inicial u otra actividad de instrucción señalando: fecha, duración, categoría del entrenamiento, nombre del instructor y anexar el

horario de clases establecidos donde se indique la materia a ser impartida.

(d) Las instalaciones como aulas u otros espacios utilizados para la instrucción, deben poseer condiciones ambientales adecuadas, suficiente espacio, iluminación y ventilación para la instrucción. Cada curso de capacitación debe contar con un máximo de veinticinco (25) alumnos.

4. Estructura y Contenido de un Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA)

(a) **Título:** Esta portada debe contener la identificación del documento como "Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación" (PISA), nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.

(b) **Índice:** Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

(c) **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe Incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.

(d) **Lista de Páginas Efectivas:** Esta lista debe indicar una relación de todas las páginas que comprende el PISA. Esta lista debe estar debidamente enumerada. Se debe indicar en cada página, si se trata de la edición original o de una revisión, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerando las páginas deben ser enumeradas de manera lógica consecutiva.

(e) **Control y Distribución del Programa:** Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

(f) **Introducción:** Preséntese una abreve Introducción del contenido y propósito del PISA.

(g) **Capitulo 1 - Objetivos del PISA:** Identificar el objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad del administrado, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable.

(h) **Capítulo 2 - Definiciones:** En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PISA y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de instrucción y la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

(i) **Capítulo 3 - Responsabilidades:** El PISA debe establecer claramente la potestad y las responsabilidades en materia de instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. Dentro de estas responsabilidades se deben destacar:

(1) La descripción general de la estructura dentro del administrado que será responsable de la capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Ovil.

(2) Las responsabilidades del jefe o responsable por el área de seguridad del administrado, en todo lo relacionado con la supervisión y control de la capacitación de Seguridad de la Aviación.

(3) Las responsabilidades de los niveles de coordinación o planificación de la capacitación dentro de la empresa (si aplica este cargo).

(4) Las responsabilidades de los instructores de seguridad (propios o contratados).

(5) Las responsabilidades asignadas a los mentores responsables de la capacitación en el puesto de trabajo.

(6) Las responsabilidades asignadas a los alumnos.

(7) Otras responsabilidades del personal o dependencias del administrado que participen o colaboren con la capacitación en seguridad.

Capítulo 4 - Principios Administrativos de Capacitación: En este capítulo el administrado debe presentar todos aquellos principios y políticas en materia de instrucción que se encuentren relacionados con aspectos administrativos y de coordinación, que garanticen el adecuado desarrollo de los períodos de instrucción solicitados para todo el personal. Los principios que deben desarrollarse en este capítulo son:

(a) Descripción de la población a la cual está dirigida la capacitación en Seguridad de la Aviación (agentes de seguridad, supervisores, entre otros).

(b) Resumen de las estrategias de capacitación que propone el administrado se utilicen para desarrollar los períodos de instrucción.
(c) Los principios del nivel evaluativo que debe implementarse para cada curso (notas mínimas aprobatorias, condición de alumnos reprobados, entre otros).
(d) Requisitos relativos al control de la asistencia.
(e) Consideraciones sobre los locales utilizados para impartir la capacitación y las ayudas audiovisuales más adecuadas para el logro de los objetivos.
(f) Información relacionada con la certificación de culminación de cada curso y los registros que deben guardarse como evidencia de esta capacitación.
(g) Principios relativos a los horarios de clases, duración de las sesiones de capacitación y la cantidad máxima permitida por curso.
(h) Tipos de cursos a ser impartidos, de acuerdo al tipo de empresa (agentes acreditados y agentes postales acreditados) y la categoría del entrenamiento (inicial y recurrente cada 12 meses).
(i) (i)Los principios relativos al desarrollo de planes de lección.
(j) (j)Manejo adecuado de los textos y material confidencial utilizado para la capacitación.
(k) Perfil de los alumnos, requisitos para el ingreso (verificación de antecedentes, condiciones psicofísicas, entre otros) y procedimientos de selección.
(l) (l)Políticas y procedimientos para el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
(m) Principios relacionados con la certificación del personal de seguridad por parte de la Autoridad Aeronáutica.
(n) Políticas y requisitos para la contratación de instructores en seguridad.
(o) Requisitos y procedimientos para la contratación de centros de instrucción (si aplica este caso).
(p) Requisitos de la preparación de planes anuales de capacitación del personal en materia de seguridad de la aviación.
(q) Planificación de capacitación en materia de seguridad y otros temas complementarios (cursos, talleres, seminarios, charlas, entre otros) fuera de los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción y en el presente Apéndice.

(r) Requisitos de notificación a la autoridad aeronáutica sobre la realización de cursos en materia de seguridad y el suministrar el plan anual de capacitación a dicha autoridad.

(s) Política de evolución permanente del PISA por parte del administrado, con el propósito de mantenerlo actualizado en los últimos requerimientos en materia de seguridad de la aviación.

Capítulo 5 - Control de Calidad de la Instrucción: El administrado, debe desarrollar un sistema de control de la calidad aceptable por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser incluido en el Programa de Control de Calidad del administrado, que garantice las condiciones de instrucción requeridas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Apéndice D de la presente Regulación, son efectivos y se logran los objetivos establecidos en su Programa de Instrucción, así como lo solicitado en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación.

El Control de calidad sobre la instrucción debe considerar:

(a) Auditorias independientes de calidad realizadas anualmente, para monitorear el cumplimiento con los objetivos y resultados de la instrucción.

(b) La integridad de las evaluaciones teóricas y prácticas como sea aplicable, así como el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos.

(c) La adopción de medidas correctivas y preventivas apropiadas en respuesta a los informes resultantes de las auditorias efectuadas.

Capítulo 6 - Programa de Instrucción: En este capítulo desarrollarán los detalles de cada programa de instrucción a ser desarrollado por el administrado. Los programas de instrucción serán desarrollados de acuerdo al tipo de administrado y según lo establecido en las currículas de entrenamiento establecidas en el presente Apéndice. Cada programa de instrucción debe señalar:

(a) El título del curso de acuerdo a la categoría de entrenamiento

(b) Los objetivos generales del curso y los específicos de la instrucción por cada módulo, que proporcionen al alumno información sobre actuación y destrezas a ser obtenido, una vez culminado cada curso.

(c) Las horas programadas de entrenamiento (totales y por módulo).

(d) El tipo de personal al que está dirigida la Instrucción.

(e) Los detalles del contenido de cada módulo de acuerdo a lo establecido en las currículas de entrenamiento del presente

Apéndice, señalando los títulos de los módulos y el contenido de cada módulo.

Apéndices: Esta sección debe incluir cada uno de los formatos utilizados que sirven de soporte para el cumplimiento de las actividades descritas en el Programa de Instrucción del administrado.

(a) **Currículas de Entrenamiento**

Las currículas de entrenamiento (inicial y recurrente) a desarrollar por el agente acreditado y agente postal acreditado debe estar dirigido al personal que a continuación se menciona:

(1) Agente de seguridad,

(2) Supervisores,

(b) **Instructores en Seguridad de la Aviación.**

(1) El administrado no podrá designar a una persona como instructor en materia de Seguridad de la Aviación a menos que haya sido certificado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) para cumplir las funciones de instructor en materia de seguridad de la aviación civil.

(2) Corresponde a los administrados suministrar la información necesaria a los instructores, antes de ejercer sus funciones, con el propósito de familiarizarse con el Programa de Instrucción del Administrado y los objetivos establecidos para el curso a impartir.

(3) Para alcanzar la aprobación por parte del INAC como instructor en materia de seguridad de la aviación, los interesados deben cumplir con lo establecido en la Norma Complementaria correspondiente que trata sobre el proceso de certificación de los instructores en seguridad de la aviación.

Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT).

(a) Todo administrado debe asegurar que el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de seguridad debe recibir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo antes de ser aceptado para desarrollar sus funciones y deberes requeridos, el cual estará bajo la supervisión de un mentor.

(b) Los mentores asignados para la ejecución del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben:

(1) Tener experiencia en el área de Seguridad de la Aviación Civil,

(2) Desempeñarse como supervisores, coordinadores de seguridad, o cargos similares, y

(3) Haber recibido una inducción relacionada con los procesos de entrenamiento practico en el puesto de trabajo.

(c) El objeto del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, es proporcionar al personal de seguridad una instrucción práctica continua que corresponda a las necesidades locales y se presente mediante diversas técnicas de trabajo.

(d) Para el desarrollo del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben cumplirse las siguientes fases:

(1) Introducción y discusión:
En esta fase se realiza una exposición en el lugar de trabajo, relativa a las áreas de responsabilidad y funciones específicas del cargo con descripción detallada de los conocimientos, habilidades y destrezas requeridas para adecuarse a las exigencias ocupacionales. Para el caso solo corresponderá a un repaso de lo visto en la sesión teórica de la capacitación.

(2) Observación:
En esta fase del entrenamiento el mentor debe realizar las tareas rutinarias mientras el empleado observa como el realiza cada una de las tareas. En esta etapa el mentor podrá realizar explicaciones al alumno a fin de ampliar el entrenamiento dado.

(3) Asistencia:
Después de la fase anterior el alumno realizará las tareas mencionadas en el Programa de Instrucción, siempre con la asistencia y apoyo del mentor. Esta etapa será supervisada por el mentor asignado. Dependiendo de la agilidad y confianza gue el alumno tome en esta etapa del entrenamiento, el mentor decidirá si el participante puede pasar a la etapa siguiente, o, si por el contrario, requiere que se profundice en esta fase por más tiempo.

(4) Observación y evaluación:
En esta etapa, el alumno es sometido a un proceso de evaluación y observación por parte del mentor, en cuyo caso las tareas deben ser realizadas íntegramente por el alumno sin la asistencia del mentor, a fin de evaluar las destrezas y habilidades adquiridas durante el entrenamiento en el trabajo. En caso que el alumno no logre superar satisfactoriamente esta etapa, debe ser

remitido ante el Responsable de Seguridad de la empresa, quien tomará las decisiones pertinentes, considerando:

(i) Ordenar la repetición de la capacitación teórica necesaria a fin de completar las habilidades y destrezas faltantes para continuar con el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, o

(ii) Prescindir de la contratación del funcionario.

(e) Para desarrollar los períodos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, debe preverse el cumplimiento de las siguientes condiciones básicas:

(1) Los mentores tendrán a su cargo un grupo no mayor de cinco (5) alumnos al mismo tiempo para cumplir los periodos de entrenamiento práctico en el trabajo.

Durante el entrenamiento en el trabajo el mentor debe completar el formato designado a tal efecto donde se registe el desarrollo y cierre de cada tarea incluida dentro del entrenamiento en el trabajo y que sea solicitada como tal en el formato antes mencionado.

(2) Finalizada la capacitación práctica el mentor completará la documentación que certifica el entrenamiento en el trabajo con sus observaciones finales sobre esta etapa de la capacitación y entregar esta documentación a la dependencia responsable de la capacitación del administrado.

Evaluación de los Resultados de la Instrucción.

(a) El propósito de la evaluación es confirmar que tanto los objetivos generales así como los objetivos específicos de instrucción han sido alcanzados, es decir, que la capacitación ha sido eficiente y eficaz. El Programa de Instrucción en materia de Seguridad, debe establecer en detalle los procesos de evaluación del personal instruido, a efecto de obtener los resultados de las evaluaciones teóricas y/o práctica, el instructor o mentor de cada área debe asegurarse de que la evaluación del personal se lleve a cabo a fin de determinar el nivel de competencia alcanzado.

(b) En el caso que se haya detectado no conformidades, los encargados de la instrucción deben proponer las acciones correctivas tendientes a mejorar los resultados de la capacitación. Para esto se deben considerar evaluaciones en las cuales se apliquen instrumentos tales como la observación de la

actuación del alumno, trabajos de investigación, exposiciones trabajos prácticos, informes, entrevistas, pruebas escritas, orales y prácticas o la combinación de varias de estas.

(c) La calificación mínima establecida para aprobar es de 70% sobre 100 %. En el caso que un participante no apruebe una evaluación, de un determinado módulo se acordara con el instructor una nueva evaluación, como reparación de una(s) evaluación(es) del curso. Si después de la evaluación de reparación el participante no aprueba el curso, el instructor debe elaborar un informe indicando las razones por las cuales no se cumplió el objetivo previsto.

(d) En el caso que el participante no apruebe el entrenamiento practico en el puesto del trabajo, el instructor y el mentor decidirá si se requiere algún entrenamiento adicional, ya sea teórico o practico y debe establecer el tiempo de repetición necesario para completar el entrenamiento.

Registros del Personal

(a) Todo administrado debe establecer un sistema de registro y archivo de su personal, para guardar información respecto a lista de asistencia, calificaciones, exámenes, constancia de capacitación, certificación de fin de curso, así como las evaluaciones de los cursos recurrentes del personal

(b) Los administrados podrán utilizar los formatos descritos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación, o generar sus propios registros de capacitación con el objeto de proveer una evidencia documentada del proceso de la instrucción que se imparte en la empresa.

(c) Todo archivo o registro debe mantener un expediente por cada uno de los alumnos con constancia de Certificación de Fin de curso, donde se detalle:

(1) Nombre de la empresa.
(2) Nombre y apellidos completo del estudiante.
(3) Nombre de la categoría del entrenamiento impartido.
(4) Horas totales del entrenamiento.
(5) Fechas de inicio y finalización.
(6) Sello y firma del instructor y /o encargado de la instrucción autorizado.

Cursos para el Personal de Seguridad del Agente Acreditado y Agente Postal Acreditado

A continuación se desarrollaran los diferentes cursos ó capacitaciones a impartirse al personal de los agentes acreditados de la carga aérea en materia de seguridad de la aviación civil, de acuerdo a la estructura de los administrados; estos contienen los módulos con su respectiva horas promedio de duración en seguimiento de los requisitos mínimos presentado en la presente Regulación, tanto para los cursos iniciales y recurrentes al personal en materia de seguridad de la aviación.

Personal a entrenar

(a) Agentes de seguridad

(b) Supervisores de Seguridad

Curso inicial y recurrente para Agentes de Seguridad del Agente Acreditado

Objetivo General

Capacitar a los participantes en la aplicación de medidas de seguridad tendientes a la protección de la carga aérea y de las instalaciones utilizadas para su manejo y almacenamiento.

Contenido:

El curso inicial:

(a)- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes a los servicios de transporte aéreo de carga, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI.. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	02:00

3	**Políticas y organización de seguridad del agente acreditado** a. Políticas de seguridad del agente acreditado. b. Responsabilidad en materia AVSEC. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	02:00
4	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.** a. Definición y clasificación de objetos prohibidos. b. Reconocimiento de artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas. c. Identificación de los métodos para ocultar artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas en la carga.	02:00
5	**Contexto de seguridad en la carga.** a. Amenazas existentes sobre la carga aérea b. Identificación de métodos de ataques utilizados contra la carga c. Responsabilidades de las autoridades competentes d. Perfiles de los atacantes de la carga aérea e. Principios de seguridad en el tratamiento de la carga aérea	02:00
6	**Conceptos y definiciones en seguridad en la carga.** a. Conceptos de la carga aérea b. Movimiento de carga aérea c. Restricciones sobre la seguridad de la carga aérea d. Conceptos de agente acreditado y expedidor reconocido.	02:00
7	**Procedimientos de seguridad en la carga.** a. Responsabilidad de los operadores de aeronaves y agentes acreditados. b. Tratamiento de la carga conocida y carga desconocida y carga con exenciones. c. Procedimiento para la aceptación de la carga conocida y carga desconocida por el	03:00

	explotador de servicios aéreos y por el agente acreditado. d. Procedimiento para manipulación de envíos especiales e. Variación d procedimientos en acuerdo a los niveles de amenaza f. Documentación sobre la carga	
8	**Inspección de la carga** a. Operación de seguridad de un equipo típico de rayos X. b. Interpretación de las imágenes en un equipo de rayos X e identificación de los objetos prohibidos y peligrosos. c. Selección y procedimiento para el registro físico de la carga. d. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección.	03:00
9	**Otros controles de seguridad** a. Control de acceso no autorizado a los depósitos de carga b. Manejo de sistema de permisos y tarjetas de identificación c. Acción al descubrir evidencias sospechosas de intrusión d. Esterilidad de las zonas de manejo y almacenamiento de la carga. e. Medidas de seguridad en el traslado de la carga	03:00
10	**Resumen y evaluación del curso** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	24:00

2.- Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Procedimientos de la seguridad de la carga	Corresponde a la empresa distribuir el total de
2	Aceptación de la carga aérea	
3	Métodos de inspección de carga	
4	Otros controles de seguridad	

5	Operación de equipos de Rayos X y registro físico	horas del EPPT entre los módulos presentado
6	Seguridad del correo	
	Total de horas EPPT	**160**
	Total general curso inicial	**184**

Curso recurrente: (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente a todo el personal mencionado en este Apéndice, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teórico prácticas	**12**

Curso Inicial y Recurrente para Supervisores de Seguridad del Agente Acreditado

Objetivo General

Introducir al personal de seguridad de la aviación que necesitara supervisar la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa de seguridad del Agente Acreditado.

Contenido:

El curso inicial:

(a)- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC.	01:00

	c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	
3	**Políticas y organización de seguridad del agente acreditado** a. Políticas de seguridad del agente acreditado. b. Responsabilidad en materia AVSEC. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**Garantizar la efectividad operacional de los equipos** a. Descripción de las ayudas y equipos de trabajo en los puestos de control de seguridad. b. Verificación de la efectividad en el funcionamiento de los equipos de seguridad c. Aplicación de los procedimientos apropiados en caso de fallas en los equipos.	02:00
5	**Despliegue y asignación del personal de seguridad** a. Organización de las tareas y los turnos de los equipos de trabajo b. Procesos de difusión de la información al personal c. Control y gestión del personal d. Habilidades de la comunicación	02:00
6	**Supervisión y cumplimiento de los procedimientos de seguridad** a. Monitoreo de las tareas de seguridad b. Técnicas de supervisión sobre el personal c. Conducción de reuniones de trabajo y manejo de equipos d. Evaluación de desempeño del personal	03:00
7	**Coordinación y entrenamiento en el trabajo**	03:00

	a. Necesidades de la capacitación en el trabajo b. Responsabilidades del supervisor en la instrucción en el trabajo c. Proceso de conducción de una sesión de entrenamiento en el trabajo d. Métodos de control de entrenamiento en el trabajo.	
8	**Factores Humanos** a. Introducción a los factores humanos b. Limitaciones y capacidades del ser humano c. El error humano d. La comunicación en los procesos de trabajo e. Toma de decisiones. f. Vigilancia, stress y fatiga g. Automatización de los puestos de trabajo	03:00
9	**Resumen y evaluación del curso** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**18**

2.- Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Preparación de programas de guardia y asignación del personal	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Supervisión de los procedimientos	
3	Coordinación y entrenamiento en el trabajo	
	Total de horas EPPT	**80:00**
	Total general curso inicial	**98:00**

<u>Curso recurrente:</u> (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer Instrucción recurrente a todo el personal mencionado en este Apéndice, para esto deberá desarrollar los	

	programas de Instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teórico practicas	**10:00**

Curso Inicial y Recurrente para Agentes de Seguridad del Agente Postal Acreditado

Objetivo General

Capacitar a los participantes en la aplicación de medidas de seguridad tendientes a la protección del correo a ser transportado por vía aérea y de las instalaciones utilizadas para su manejo y almacenamiento.

Contenido:

El curso inicial:

(a)- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Historia de ataques realizados al correo a ser transportado por vía aérea. d. Motivos por los que las actividades de correos son vulnerables a ataques.	01:00
2	**Legislación Nacional e Internacional.** a. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. b. Propósito del Anexo 17 de la OACI. c. Principales Organizaciones Internacionales que establecen Normas de Seguridad sobre el Correo. d. Legislación Nacional en materia de seguridad sobre el correo.	02:00
3	**Políticas y Organización de Seguridad del Agente Acreditado Postal.** a. Políticas de Seguridad del Agente Acreditado Postal.	02:00

	b. Responsabilidades de la Autoridad Competente. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	
4	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.** a. Definición y clasificación de artículos sospechosos o prohibidos. b. Reconocimiento de artefactos explosivos improvisados, principales componentes de un IED y un artefacto incendiario improvisado. c. Identificación de los métodos para ocultar artefactos explosivos improvisados y objetos prohibidos en el correo. d. Procedimientos aplicables si se descubre un artículo sospechoso o prohibido.	02:00
5	**Contexto de seguridad en el correo.** a. Amenazas existentes sobre el correo b. Criterios necesarios para ser declarado Agente Postal Acreditado c. Criterios para ser declarado expedidor conocido d. Principios de seguridad en el tratamiento del correo e. Envíos que se exoneran de controles de seguridad	04:00
6	**Conceptos y definiciones en la seguridad del correo.** a. Concepto de correo b. Movimiento del correo aéreo c. Restricciones sobre la seguridad del correo a ser transportado por vía aérea d. Conceptos de agente acreditado postal, correo conocido, correo desconocido y expedidor conocido.	02:00
7	**Procedimientos de seguridad en el correo.**	03:00

	a. Responsabilidad de los agentes postales acreditados y de los operadores de aeronaves en la seguridad del correo. b. Procedimientos internos del agente postal acreditado para la manipulación del correo de expedidores conocidos y no conocidos. c. Controles de seguridad aplicados al correo desde su recepción hasta su transporte por vía aérea. d. Evaluación del nivel de seguridad que ha de aplicarse a determinado artículo y al correo de carácter urgente y al correo de alto riesgo. e. Criterios para aceptar o rechazar un artículo h. Documentación sobre el correo	
8	**Inspección del correo por rayos X** a. Operación de seguridad de un equipo típico de rayos X. b. Interpretación de las imágenes en un equipo de rayos X e identificación de los objetos prohibidos y sospechosos. c. Selección y procedimiento para el registro del correo. d. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección. e. Variación en los métodos de control de la seguridad que han de aplicarse al correo a ser transportado por vía aérea.	03:00
9	**Otros controles de seguridad** a. Control de acceso y protección de las instalaciones del Agente Postal Acreditado. b. Control de acceso no autorizado a las instalaciones del Agente Postal Acreditado c. Manejo de sistema de permisos y tarjetas de identificación d. Acción al descubrir evidencias sospechosas de intrusión	03:00

	e. Esterilidad de las zonas de manejo y almacenamiento del correo f. Medidas de seguridad en el traslado del correo	
11	**Resumen y evaluación del curso** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**24:00**

2.- Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Procedimientos de la seguridad sobre el correo	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentado
2	Aceptación del correo a ser transportado por vía	
3	Métodos de inspección del correo	
4	Otros controles de seguridad	
5	Operación de equipos de Rayos X y registro físico	
6	Seguridad del correo	
	Total de horas EPPT	**160**
	Total general curso inicial	**184**

<u>Curso recurrente:</u> (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente a todo el personal mencionado en este Apéndice, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teórico prácticas	**12**

Curso Inicial y Recurrente para Supervisores de Seguridad del Agente Postal Acreditado.

Objetivo General

Introducir al personal de seguridad de la aviación que necesitara supervisar la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa de seguridad del Agente Postal Acreditado.

Contenido:

El curso Inicial:

(a)- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes al correo, estudios de casos. d. Motivos por los que las actividades de correos son vulnerables a ataques.	01:00
2	**Legislación Nacional e Internacional.** a. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. b. Propósito del Anexo 17 de la OACI. c. Principales Organizaciones Internacionales que establecen Normas de Seguridad sobre el Correo. d. Legislación Nacional en materia de seguridad sobre el correo.	01:00
3	**Políticas y Organización de Seguridad del Agente Acreditado Postal.** a. Políticas de Seguridad del Agente Acreditado Postal. b. Responsabilidades de la Autoridad Competente. c. Procedimiento de Información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad	01:00
4	**Garantizar la efectividad operacional de los equipos** a. Descripción de las ayudas y equipos de trabajo en los puestos de control de seguridad.	02:00

	b. Verificación de la efectividad en el funcionamiento de los equipos de seguridad	
5	**Despliegue y asignación del personal de seguridad** a. Organización de las tareas y los turnos de los equipos de trabajo b. Procesos de difusión de la información al personal c. Control y gestión del personal d. Habilidades de la comunicación	02:00
6	**Supervisión y cumplimiento de los procedimientos de seguridad** a. Monitoreo de las tareas de seguridad b. Técnicas de supervisión sobre el personal c. Conducción de reuniones de trabajo y manejo de equipos d. Evaluación de desempeño del personal	03:00
7	**Coordinación y entrenamiento en el trabajo** a. Necesidades de la capacitación en el trabajo b. Responsabilidades del supervisor en la instrucción en el trabajo c. Proceso de conducción de una sesión de entrenamiento en el trabajo d. Métodos de control de entrenamiento en el trabajo.	03:00
8	**Factores Humanos** a. Introducción a los factores humanos b. Limitaciones y capacidades del ser humano c. El error humano d. La comunicación en los procesos de trabajo e. Toma de decisiones. f. Vigilancia, stress y fatiga g. Automatización de los puestos de trabajo	03:00
9	**Resumen y evaluación del curso** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**18**

2.Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Preparación de programas de guardia y asignación del personal	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentado
2	Supervisión de los procedimientos	
3	Coordinación y entrenamiento en el trabajo	
	Total de horas EPPT	**80:00**
	Total general curso inicial	**98:00**

<u>Curso recurrente:</u> (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en este Apéndice, considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas prácticas	**10:00**

APÉNDICE C
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA AGENTES ACREDITADOS Y AGENTES POSTALES ACREDITADOS

(a) **Propósito**
Suministrar a los Agentes Acreditados y a los Agentes Postales Acreditados información y orientación de cómo desarrollar la estructura y contenido un Programa de Control de la Calidad (PCC) en Seguridad de la Aviación, con la finalidad de asegurar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita de la organización.

(b)**Estructura y contenido del Programa de Control de la Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.**
El programa debe diseñarse de acuerdo al criterio de contenido general, presentación y contenido específico.
4.1<u>Criterios de contenido general:</u>

Portada: Debe contener el logotipo y nombre de la empresa; asimismo, debe colocarse "Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación (AVSEC)". Al pie de página debe indicarse la fecha de edición.

Registro de Revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción, nombre y firma de quien lo inserta.

Página: Cada una de las páginas del Programa debe incluir:

En el encabezado: Logotipo y la denominación del Programa

En el pie: Número de la página respecto al total de páginas del Programa (Ej.: ILEGIBLE de 12) nombre de la Dependencia responsable de la elaboración del Programa; firma(s) autorizada;; número de revisión y fecha de la enmienda.

En este punto es importante aclarar una revisión no implica una actualización o enmienda, solo indica que el documento se revisó y se deja constancia de su pertinencia.

Índice: Esta página se presenta en forma de tabla, indicando todo su contenido con su respectivo número de página. Debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

Introducción: Preséntese una breve explicación del contenido y propósito del documento, reflejando las políticas de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación de la organización.

Control y distribución del Programa de Control de la Calidad: Debe presentar una Declaración en la que establezca su compromiso para el control y distribución del Programa de Control de la Calidad, especificando de qué manera se mantendrá actualizado. De igual forma se debe señalar el responsable de la actualización, así como los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones del Programa de Control de la Calidad de la organización.

Página de Control: Esta página debe describir las responsabilidades de quienes posean un ejemplar del Programa de Control de Calidad, respecto al registro de sus actualizaciones; adicionalmente, se debe indicar en esta página el listado de distribución de los ejemplares del Manual, en una lista de los usuarios en orden alfabético.

Lista de Páginas Efectivas: Es una relación de todas las páginas que, contiene el Programa. Se debe indicar para cada página si se trata de la edición original o una revisión, en este caso se debe señalar el número de revisión y la fecha de la misma, indicando el número y fecha

de la misma. Si el programa contiene anexos, se debe indicar el número del mismo en el listado de páginas efectivas, enumerando las páginas de manera lógica consecutiva.

4.2Presentación del Programa de Control de Calidad (PCC)

La presentación debe realizarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o política a aplicar.

De acuerdo con lo establecido en el presente Anexo, "Principios y Procedimientos", se refiere a que se deben establecer las políticas y lineamientos generales sobre un tema en particular (Principios), así como referenciar los procedimientos diseñados por la empresa para cumplir con las prácticas establecidas.

4.3Contenido del Programa de Control de Calidad:

Capítulo 1 - Objetivos del Programa de Calidad AVSEC.

El objetivo del Programa de Control de la Calidad, debe enfocarse en promover y establecer un entorno y una cultura de mejoramiento y fortalecimiento continuo de la seguridad de la aviación de la organización, de acuerdo a los principios establecidos en la sección 6 de la presente Circular.

Capítulo 2 - Definiciones.

Las definiciones y acrónimos de aquellos términos incluidos en el PCC que requieran de una interpretación especial para el ámbito de control de calidad y la seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas en el Programa Nacional de Control de la Calidad y en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112 (RAV 107, 108, 109 y 112).

Capítulo 3 - Responsabilidades:

En este capítulo debe presentarse la estructura organizativa (organigrama), identificando el área o dependencia, que cumple con la función de ejecutar y controlar el Programa de Control de la Calidad.

3.1 Describir las responsabilidades de la Alta Gerencia en materia de control de la calidad, entre las cuales se deben incluir las siguientes:

- Aprobar el Programa de Control de la Calidad;
- Designar la dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil) que gestiona y lleva a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de Calidad.
- Designar al personal responsable de las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de su Programa de seguridad.

- Designar formalmente el personal encargado de verificar el cumplimiento del Programa de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- Revisar y aprobar la programación anual de las actividades propuestas en materia de control de calidad.
- Asumir el compromiso de hacer cumplir las actividades de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
- Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

3.2 Describir las responsabilidades del administrador del Programa de Control de la Calidad, entre las que deben presentarse:

- Asegurar que se establezca, efectúe y mantenga un Programa en seguridad de la Aviación Civil;
- Elaborar la programación anual de actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación,
- Mantener informada a la alta gerencia, del rendimiento del Programa de control de calidad.
- Implementar medidas que brinden un ambiente seguro para el desarrollo de las operaciones, de acuerdo con lo establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el Ordenamiento Jurídico y su Programa Nacional de Control de la Calidad;
- Planificar la verificación periódica de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos (empresas de servicios de seguridad de la aviación, entre otros), cumplan con los principios establecidos en el Programa de seguridad de la organización, el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la normativa técnica vigente.
- Recomendar a la alta gerencia la actualización y enmienda del Programa de control de la calidad.
- Planificar, dirigir y controlar las revisiones del sistema de Seguridad de la Aviación.
- Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas derivadas de la aplicación de cualquier instrumento de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.

- Elaborar el informe ejecutivo de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas en materia de seguridad de la aviación.

3.3 Describir las responsabilidades del personal responsable del Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, para desempeñar las siguientes funciones:

- Determinar el grado de cumplimiento del Programa de Control de Calidad.
- Coordinar las auditorias e inspecciones a las estructuras físicas, así como los procedimientos de seguridad desarrollados por las empresas contratistas que presten servicio al administrado, de acuerdo con la programación establecida.
- Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a las labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (Inspecciones, auditorías, estudios e investigaciones) para determinar su nivel de cumplimiento.
- Elaborar los informes de auditorías, inspección, estudios e investigaciones.
- Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicadores.

Capítulo 4 - Políticas de personal

Este capítulo debe presentar las políticas relativas al personal designado para el aseguramiento la calidad.

Las políticas deben incluir:

4.1 Criterios de selección y contratación del personal de Aseguramiento de la Calidad:

Perfil del cargo

- Experiencia comprobada de por lo menos tres (03) años en materia de Seguridad de la Aviación.
- Formación específica en materia de Seguridad de la Aviación y control de calidad.
- Conocimiento de los reglamentos internacionales y manejar ampliamente los reglamentos nacionales en materia de seguridad de la aviación.
- Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la organización.
- Habilidad para expresarse de forma oral y escrita.

4.2 Determinación del número de auditores y su condición (interno y/o externo) de acuerdo con sus operaciones.

Describir el mecanismo utilizado para determinar el número de auditores y especificar la condición de auditor Interno o externo.

4.3 Designación de Auditores

La designación de los auditores para ejecutar las actividades de control de la calidad debe ser formal, por escrito, especificar el código de conducta, su facultad para efectuar el seguimiento y control del Programa de Control de la Calidad de la Organización, así como el acceso a los registros, equipos y áreas restringidas.

Describir la competencia de los auditores para realizar las actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación:

- Inspeccionar cualquier dependencia administrativa o área de la organización;
- Inspeccionar toda aeronave propiedad de la organización, que preste servicios a la aviación civil, con el fin de evaluar los procedimientos de seguridad, (si aplica);
- Entrevistar a cualquier persona de la organización, para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de procedimientos de seguridad;
- Recomendar la aplicación de medidas correctivas.
- Acceder a los documentos y registros de seguridad pertinentes.
- Auditar los procesos y determinar el nivel de cumplimiento, según del criterio y alcance de la auditoría.

4.4 Capacitación

Especificar el compromiso de capacitar al personal de Control de Calidad.

Describir la capacitación inicial y recurrente que debe recibir el personal interno designado para ejercer funciones de Auditor AVSEC.

La capacitación debe proporcionar las competencias en control de calidad: principios, procedimientos y técnicas relacionados con la recopilación de información, técnicas de observación y capacidad de examinar documentación, así como preparar informes.

Capítulo 5 - Actividades de Control de Calidad
(Instrumentos para el control de la calidad).

5.1Política y Programación anual.

Presentar la política que rige las actividades de Control de Calidad que se implementará, específicamente la programación anual de Control de Calidad en materia AVSEC, enmarcadas dentro de los principios y políticas establecidas en el Programa de Control de la Calidad de la organización.

La programación anual debe especificar el tipo de actividad y su frecuencia, distribuidas a lo largo del año.
La programación anual debe considerar la necesidad de realizar actividades de control de la calidad no planificadas o no programadas, incluidas las actividades y funciones de tipo específico.
Para preparar la programación anual debe verificarse:

a) Disponibilidad de personal
b) Disponibilidad presupuestaria
c) Dependencias y procesos a auditar, inspeccionar, investigar o estudiar
d) Disponibilidad de la documentación previa a la auditoria
e) Cronograma de eventos del plan de auditoria
f) Informes de Inspecciones, Auditorías, Investigaciones y Estudios de Seguridad previos
g) Planes de acciones correctivas

5.2Procedimientos destinados a la vigilancia y verificación de las normas en materia de seguridad de la Aviación Civil.

En este apartado se referencian los procedimientos que la organización documentó, están aprobados, disponibles y controlados:
Inspección de seguridad: Consiste en un examen de la aplicación de uno o más aspectos de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes de la organización, para determinar si se realizan con eficacia. En consecuencia, las inspecciones se deben realizar a corto plazo, es decir, dependiendo de la inspección esta podría durar ciertas horas o un día.
Auditoria de seguridad: Conforma una verificación exhaustiva de cada aspecto del Programa de seguridad, para determinar el grado de cumplimiento de la organización.
Investigación en seguridad: Permite evaluar y formular una opinión sustentada de las no conformidades, discrepancias y denuncias presentadas por los usuarios y los trabajadores de la organización, en la cual se notifique el incumplimiento de la normativa nacional o los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad, así como en los casos de las investigaciones de actos de interferencia ilícita ocurridos.
Estudio de seguridad: Consiste en determinar previa evaluación de las operaciones, las necesidades en materia de Seguridad de la Aviación de la organización.

Capítulo 6 - Sistema de Gestión del Riesgo en Seguridad de la Aviación (SGR)

En este capítulo se establecen y describen los principios y procedimientos sobre el Sistema de Gestión del Riesgo (SGR) que debe desarrollar la organización, basado en un enfoque sobre las amenazas y los riesgos, según el cual la empresa puede evaluarlos y manejarlos con respecto a la seguridad de la aviación y las repercusiones de los mismos.

6.1 Sistema de Gestión de Riesgo

Se deben identificar y notificar los riesgos:

a) Los problemas de Seguridad de la Aviación, incluidos los asociados con factores humanos, terceros y cambios importantes en las operaciones, el equipo, la estructura de la organización, la tecnología, los proveedores o los contratistas;

b) los procedimientos para evaluar y clasificar las amenazas, los riesgos y las repercusiones;

c) las amenazas formales y la probabilidad de que ocurran, la vulnerabilidad y los aspectos críticos del personal, los bienes, el medio ambiente y la organización propiamente dicha.

6.2 Etapas para la implantación de un Sistema de Gestión de Riesgos:

a) Establecer un marco de gestión de riesgos. La alta gerencia debe respaldar el enfoque de gestión integrada de riesgos y designar un comité de gestión de riesgos para establecer el nivel general de tolerancia del riesgo y el nivel específico de cada sección basado en la estrategia general de la organización;

b) Determinar la exposición a los riesgos. La identificación de los riesgos debe señalar dónde y cómo pueden ocurrir los incidentes de seguridad. El objetivo de la identificación de los riesgos es tratar la causalidad examinando las causas inmediatas, y la causa raíz. Por ejemplo, en caso de que se introduzca un cuchillo en la cabina de pasajeros, el error en la inspección podría considerarse como la causa inmediata, pero la causa raíz puede ser la instrucción inadecuada en materia de identificación de imágenes de amenaza obtenidas mediante rayos X. En todo caso, la única forma de reducir la probabilidad de que se repita un incidente es remediando la causa raíz;

c) Realizar una evaluación de riesgos. Evaluar cada exposición a los riesgos con respecto a la frecuencia, es decir, la probabilidad de que ocurra, y el carácter crítico, o lo que es igual a la repercusión probable. Esa evaluación conducirá a una cuantificación de riesgos. En el Ejemplo "A" de este Anexo figura una guía de orientación sobre la metodología de evaluación de riesgos;

d) Determinar las prioridades. Después de la cuantificación de riesgos, identificar qué exposiciones a los riesgos son las más críticas. Este proceso ayuda a considerar los riesgos por orden de importancia asegurando la aplicación de los medios apropiados para los casos clave de exposición a los riesgos;

e) Analizar los controles. Determinar qué controles existen o se han aplicado y, especialmente, establecer un sistema capaz de medir si los procedimientos empleados reducen realmente los riesgos;

f) Elaborar un plan de acción. Para cada exposición a los riesgos, el área operativa de seguridad de la aviación de la empresa debe elaborar un plan de acción que señale con precisión lo siguiente:
   - área de exposición;
   - descripción del problema;
   - medida correctiva sugerida;
   - identidad del ejecutivo o de la entidad que promoverá la actividad de la administración; y
   - plazos;

g) Informar. Es importante informar periódicamente sobre el progreso realizado y evaluar si se han aplicado o no las medidas apropiadas. Si es evidente que existen problemas, deberían aplicarse inmediatamente medidas correctivas o un plan de acción revisado; y

h) Supervisar. La gestión general de la exposición a los riesgos y los esfuerzos para reducirlos deben ser supervisados de cerca. La gestión de riesgos debe ser una cuestión permanente del orden del día, tratado en todas las reuniones de la administración superior de la empresa.

Capítulo 7 - Documentación de control de la calidad:

7.1 Estructura y jerarquía de la documentación del Sistema de Control de la Calidad AVSEC

Exponer la declaración de la Política de Control de Documentos como base del manejo, clasificación, resguardo, uso y distribución de la documentación.

El Programa de Control de Calidad debe referenciar los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Ovil y el Ordenamiento Jurídico vigente.

Nivel I Política de Control de Calidad. Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.
Nivel II Procedimientos. Manual de Seguridad de la Aviación Civil.
Nivel III Registros. Comprende toda aquella documentación resultante de hacer cumplir un procedimiento o una instrucción de trabajo. Informes.
La organización debe contar con un procedimiento aprobado de Control de documentos y evidenciar su cumplimiento.

7.2 Informe de auditoría, estudio, inspección e investigación en materia de seguridad de la aviación:

Se declara que la Dependencia de Segundad de la Aviación debe mantener los informes de Inspección, Auditoria, Prueba, Estudio o Investigación, en físico y digital, cumpliendo los criterios de integridad, seguridad y disponibilidad. Toda documentación emanada de las actividades de control de la calidad relacionada con la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, debe clasificarse **Confidencial.**
Las políticas y normas relacionadas con la distribución de los informes emanados de las actividades de control de la calidad;
Los informes de auditoría, inspecciones e investigaciones, así como los soportes de las acciones correctivas y otros anexos, deben mantenerse en los archivos de la organización, por un lapso mínimo de tres (3) años después de la fecha de su realización.

7.3 Manejo de la información estadística que se origine de las actividades de control de calidad.

Debe establecerse la fuente certificada de los datos y describir el mecanismo de procesamiento, para determinar el historial de los patrones de cumplimiento.

Capítulo 8 - Medidas correctivas:

En este capítulo deben referenciarse los procedimientos aprobados que mantiene la organización para que los auditores internos y/o externos, después de identificada una no conformidad, establezcan los plazos para la implementación de las medidas correctivas necesarias, e iniciar los seguimientos apropiados para determinar su eficacia.
8.1 Las acciones correctivas, sus plazos y el resultado de su seguimiento, deberá ser documentado para complementar el expediente que se inicie a raíz del informe de auditoría, inspección o investigación.
8.2 Las recomendaciones emitidas en las inspecciones, auditorías e investigaciones, destinadas a corregir deficiencias, deberán subdividirse en categorías de cumplimiento. Esta categorización

deberá diferenciar entre aquellas que tengan inmediata prioridad, las que requieran medidas complementarias, y las que requieran un plan de acción a largo plazo para corregirla.

8.3 Las clasificaciones que se deben incluir en el Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación para identificar el nivel de cumplimiento son las que se describen a continuación:

- Categoría 1: Cumple los requisitos;
- Categoría 2: No cumple los requisitos y presenta deficiencias de menor importancia que necesitan mejoras.
- Categoría 3: No cumple los requisitos y presenta graves deficiencias que necesitan mejoras.
- Categoría 4: No aplicable. Medida o procedimiento que no existe en la organización o no está disponible.
- Categoría 5: No auditada o inspeccionada. Medida que no ha sido verificada o no ha sido observada debido a ciertas circunstancias.

8.4 También deben indicarse las medidas administrativas, operativas, preventivas o aquellas que la empresa considere pertinentes, para evitar la recurrencia de las no conformidades detectadas, o la posibilidad de la ejecución de un acto de interferencia ilícita.

Capítulo 9. Informe anual de verificación de Aseguramiento de la Calidad. Resumen Ejecutivo

En este capítulo se establece el método, contenido y tramitación del Informe ejecutivo anual, producto de las actividades de control de calidad de la empresa.

El Informe anual debe presentar la declaración del año que resume el número de actividades llevadas a cabo por el área responsable de ejecutar las funciones de control de la calidad, se debe incluir:

a) Estado general de las deficiencias identificadas;
b) Estado actual de las medidas correctivas;
c) Mejoras realizadas al Programa de Control de la Calidad (si las hubiera) y;
d) Estado de los recursos humanos y financieros aplicables a las actividades de seguridad de la aviación de la organización.

El resumen ejecutivo de fin de año debe presentarse a la Alta Gerencia de la organización y a la Autoridad Aeronáutica. De igual forma, debe utilizarse como referencia para preparar el Programa Anual de actividades de Control de la Calidad en materia AVSEC que serán ejecutadas por la organización el año próximo.

Capítulo 10. Apéndices:

Los apéndices al Programa de Control de Calidad, son los siguientes:

a) Estructura organizativa encargada de implementar el sistema de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación;
b) Modelo de la programación anual de actividades;
c) Listado de auditores externos empleados por el administrado (si aplica).
d) Formatos de guías de inspección, Informe de auditoría, así como otros formatos de trabajo que forman parte de los procedimientos Incluidos en el Programa de Control de la Calidad.

EJEMPLO "A"
Guía de orientación para la implementación del Sistema de Gestión de Riesgo

La evaluación de riesgos constituye una serie de procesos que permite realizar un análisis de los riesgos señalados en los informes sobre amenazas identificadas y asignarles prioridades, que incluyen evaluaciones de los siguientes aspectos: gravedad, de conformidad con los criterios de gravedad, probabilidades, de conformidad con criterios de probabilidad y riesgos, de conformidad con los criterios de riesgo. Los criterios para la evaluación de riesgos son los siguientes:

a) Gravedad:

Código	Gravedad	Criterios	
1	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Daño de las personas	Nivel de lesión leve
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida leve
2	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Daño a las personas	Lesión que requiere menos de cuatro semanas de recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño leve
3	Moderada (Amarillo)	Daño a las personas	Lesión que requiere cuatro semanas o más para la recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño moderado
4	Elevada (Naranja)	Daño a las personas	Lesión grave
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño elevado

5	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Daño a las personas	Produjo muerte
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño muy elevado

b) Probabilidad;

Código	Probabilidad	Criterios
1	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Probablemente no ocurra dentro de 5 años
2	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Probablemente ocurra dentro de 5 años
3	Moderada (Amarillo)	Probablemente ocurra dentro de 1 año
4	Elevada (Naranja)	Probablemente ocurra dentro de 1 mes
5	***Nota de los recopiladores: ilegible***	Probablemente ocurra dentro de 1 semana

c) Evaluación de riesgos:

Probabilidad	**Gravedad**				
	Muy poca 1	**Poca 2**	**Moderada 3**	**Elevada 4**	**Muy elevada 5**
Muy elevada 5	Moderada (5) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)	***Nota de los recopiladores : ilegible***	***Nota de los recopiladores : ilegible***
Elevada 4	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (12) (Naranja)	***Nota de los recopiladores : ilegible***	***Nota de los recopiladores : ilegible***
Moderada 3	***Nota de los recopiladores : ilegible***	Moderada (6) (Amarillo)	Elevada (9) (Naranja)	Elevada (12) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)
Poca 2	***Nota de los recopiladores : ilegible***	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (6) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)

Muy poca 1	***Nota de los recopiladores : ilegible***	***Nota de los recopiladores : ilegible***	***Nota de los recopiladores : ilegible***	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (5) (Amarillo)

En la evaluación de riesgos, se debe examinar lo siguiente:

a) el riesgo proveniente del error humano, incluyendo personal de seguridad, arrendatarios en el aeropuerto, tripulaciones, entre otros;
b) el riesgo proveniente de factores externos como vehículos, aeronaves, equipos de seguridad, entre otros;
c) la probabilidad de causar daños a las personas;
d) la probabilidad de causar daños a los bienes
e) el riesgo proveniente de otros entornos de seguridad.

Los criterios para la toma de decisiones relacionadas con los riesgos, son los siguientes:

Nivel de Riesgo		**Criterios para la aceptabilidad**	**Criterios para la Gestión**
16-25	Muy alto (Rojo)	Inaceptable	Debe ser eliminado o reducido a menos que riesgo moderado
9-15	Alto (Naranja)		
4-8	Moderado (Amarillo)	Aceptable	Es aceptable pero son necesarias más medidas o vigilancia.
1-3	Bajo (Verde)		No son necesarias otras medidas.

APÉNDICE D
MODELO DE DECLARACIÓN DE SEGURIDAD DE ENVÍO
(Agentes Acreditados y Agentes Postales Acreditados)

COMPAÑÍA:

_____

IDENTIFICACIÓN DEL ENVIO:

_____

DESTINO:

_____

A nombre de la compañía arriba mencionada, declaro que, según mi completo conocimiento, este envió ha estado sujeto a los controles

apropiados de seguridad de acuerdo con la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 109, como se indica a continuación.

- Procedimientos de seguridad del Agente Acreditado
- Registrado manualmente
- Inspeccionado por rayos - X
- Inspeccionado por otros Medios Técnicos (Especifique)_____

Este envío puede ser considerado como "CARGA CONOCIDA"
Comprendo que una declaración falsa puede llevar a que se tome una acción legal.
NOMBRE: _____
CARGO EN LA
COMPAÑÍA:_____
FECHA: _____
FIRMA: _____

APÉNDICE E
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD SOBRE LAS PROVISIONES Y SUMINISTROS

1. **Título:** Esta página debe identificar al documento como Programa de Seguridad de las Provisiones y Suministros.
2. **Índice:** Esta página debe mostrar un índice general donde se relacione todo el contenido del programa de seguridad.
3. **Registro de revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.
4. **Lista de páginas efectivas:** Esta sección debe indicar el número de la última revisión publicada al programa, además debe inventariar absolutamente todas las páginas que conforman el programa, indicando el número y fecha de la última revisión de cada página. Si el programa contiene anexos, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de anexo y enumerar las páginas de manera lógica y consecutiva. Cada página del programa de seguridad debe señalar en el encabezado, la identificación del explotador, incluyendo el logotipo de la empresa y el nombre del programa. Su contenido debe mostrarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o políticas a aplicar. Al pie de

cada página debe haber un espacio reservado para identificar el número de la página, el número y la fecha de la enmienda.

5. **Control y distribución del Programa:** Esta sección debe explicar cómo el Programa de Seguridad se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.
6. **Introducción:** Preséntese un abreve introducción al contenido y propósito del Programa de Seguridad.
7. **Capítulo 1 - Objetivos:** Identificar el objetivo principal del Programa de Seguridad, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable.
8. **Capítulo 2 - Definiciones:** En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el Programa de Seguridad y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones.
9. **Capítulo 3 - Fuente reglamentaria:** Indíquense los detalles de la Legislación Nacional (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, entre otros.) que dan forma al Programa de Seguridad del administrado.
10. **Capítulo 4 - Organización, responsabilidades y manejo de la información:** Indíquense en este capítulo:
    a. Descripción general de la empresa (organigrama), mencionando la ubicación administrativa y línea de mando del Responsable de Seguridad de la empresa.
    b. Las responsabilidades del Jefe de seguridad de la empresa.
    c. Las responsabilidades de los supervisores, agentes de seguridad, o cargo similar, de la empresa.
    d. Otras responsabilidades en materia de seguridad de otro personal, por ejemplo, conductores, personal de portadores, personal de preparación de las provisiones, entre otros.
    e. Política sobre la contratación de personal, considerando procedimiento de selección y verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, así como contratación de Empresas de Servidos Especializados de Seguridad.

11. **<u>Capítulo 5</u> - Descripción de los servidos prestados por la empresa:** Debe hacerse mención a las operaciones desarrolladas por la empresas, indicando:
    a. Tipo de servicios realizados, y
    b. Los aeropuertos donde realizan sus operaciones, (aeropuerto de base principal de operaciones, y otros aeropuertos, de existir esa posibilidad)
12. **<u>Capítulo 6</u> - Medidas de seguridad:** En este capítulo debe indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados por la empresa en los servicios de aprovisionamiento y suministros, según lo descrito en la presente regulación. Todos los procedimientos incluidos en el Programa de Seguridad deben ser presentados indicando:
    a. El nombre del procedimiento;
    b. Identificación del responsable de realizar el procedimiento;
    c. Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento;
    d. Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento;
    e. Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento;
13. **<u>Capítulo 7</u> - Instrucción sobre Seguridad de la aviación:** Se debe describir un capítulo en el programa de seguridad donde se establezcan los principios generales y la necesidad de capacitación en seguridad de la aviación al personal de la empresa relacionado con el manejo de las provisiones y suministros. Especifíquese el contenido, duración y la frecuencia de esta capacitación (inicial, el entrenamiento practico en el puesto de trabajo y recurrente cada 12 meses)

Cursos para el Personal de Seguridad de la Empresa de Provisiones y Suministros.

A continuación se desarrollarán los diferentes cursos o capacitaciones a impartirse al personal de Seguridad de las Empresas de Provisiones y Suministros en materia de seguridad de la aviación civil, de acuerdo a la estructura de los administrados; estos contienen los módulos con su respectiva horas promedio de duración en seguimiento de los requisitos mínimos presentado en la presente Regulación, tanto para los cursos iniciales y recurrentes.

Personal a entrenar

Agentes de Seguridad

Supervisores de Seguridad

Curso Inicial y Recurrente para Agentes de Seguridad de las Empresas de Provisiones y Suministros.

Objetivo General

Capacitar a los participantes en la aplicación de medidas de seguridad tendientes a proteger las provisiones y suministros a ser transportados por vía aérea así como el resguardo de las instalaciones utilizadas para su manejo y almacenamiento.

Contenido:

El curso inicial:

1.- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Motivos por los que las actividades de aprovisionamiento son vulnerables a los ataques contra la aviación civil.	01:00
2	**Legislación Nacional e Internacional.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y de la Regulación Aeronáutica Venezolana 109.	02:00
3	**Políticas y organización de seguridad de las Empresas de Provisiones y Suministro.** a. Políticas de seguridad de la empresa de provisiones y suministro. b. Responsabilidad en materia AVSEC. c. Necesidad de la conciencia sobre seguridad, requisitos nacionales e internacionales relativos a la seguridad del aprovisionamiento d. Programas de seguridad de las empresas de aprovisionamiento;	02:00

4	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.** a. Definición y clasificación de objetos prohibidos. b. Reconocimiento de artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas. c. Identificación de los métodos para ocultar artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas en las provisiones y suministro.	02:00
5	**Contexto de Seguridad en las Provisiones y Suministro.** a. Amenazas existentes sobre las provisiones y suministro a ser transportados por vía aérea b. Identificación de métodos de ataques que pudieran ser utilizados contra las provisiones y suministros. c. Responsabilidades de las autoridades competentes d. Principios de seguridad en el tratamiento de las provisiones y suministros	02:00
6	**Procedimientos de seguridad en las instalaciones donde se preparan las Provisiones y Suministro.** a. responsabilidades principales del personal encargado de la seguridad en el control de acceso a las instalaciones donde se preparan las provisiones y suministro b. Controles de Seguridad aplicados a las Provisiones y Suministro c. Requisitos de seguridad relativos a la recepción, almacenamiento y despacho de las Provisiones y Suministro d. Procedimientos aplicables a los vehículos cerrados con llaves o sellados y a los vehículos que se ha dejado sin vigilancia. e. medidas que han de tomarse para verificar un permiso.	03:00
7	**Resumen y evaluación del curso** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso	02:00
	Total de horas teórico	**14:00**

2.- Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Procedimientos de la seguridad de las Provisiones y Suministro	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Aceptación de las Provisiones y Suministro	
3	Control de acceso a las instalaciones	
4	Otros controles de seguridad	
	Total de horas EPPT	**40**
	Total general curso inicial	**54**

<u>Curso recurrente</u>: (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en este Apéndice, considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teórico prácticas	**8**

Curso Inicial y Recurrente para Supervisores de Seguridad de las Empresas de Provisiones y Suministro.

Objetivo General

Introducir al personal de seguridad de la aviación que necesitara supervisar la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa de seguridad de la Empresa de Provisiones y Suministro.

Contenido:

El curso inicial:

1.- Entrenamiento teórico:

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil.	01:00

	c. Motivos por los que las actividades de aprovisionamiento son vulnerables a los ataques contra la aviación civil	
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y de la Regulación Aeronáutica Venezolana 109.	01:00
3	**Políticas y organización de seguridad de las Empresas de Provisiones y Suministro.** a. Políticas de seguridad de la Empresas de Provisiones y Suministro. b. Responsabilidad en materia AVSEC. c. Necesidad de la conciencia sobre seguridad. d. Requisitos Nacionales e Internacionales relativos a la seguridad del aprovisionamiento e. Programas de seguridad de las empresas de aprovisionamiento;	01:00
5	**Despliegue y asignación del personal de seguridad** a. Organización de las tareas y los turnos de los equipos de trabajo b. Procesos de difusión de la información al personal c. Control y gestión del personal d. Habilidades de la comunicación	01:00
6	**Supervisión y cumplimiento de los procedimientos de seguridad** a. Monitoreo de las tareas de seguridad b. Técnicas de supervisión sobre el personal c. Conducción de reuniones de trabajo y manejo de equipos d. Evaluación de desempeño del personal	02:00
7	**Coordinación y entrenamiento en el trabajo**	02:00

	a. Necesidades de la capacitación en el trabajo b. Responsabilidades del supervisor en la instrucción en el trabajo c. Proceso de conducción de una sesión de entrenamiento en el trabajo d. Métodos de control de entrenamiento en el trabajo.	
8	**Factores Humanos** a. Introducción a los factores humanos b. Limitaciones y capacidades del ser humano c. El error humano d. La comunicación en los procesos de trabajo e. Toma de decisiones. f. Vigilancia, stress y fatiga g. Automatización de los puestos de trabajo	02:00
9	**Resumen y evaluación del curso** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**12**

2.- Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	Horas
1	Preparación de programas de guardia y asignación del personal	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Supervisión de los procedimientos	
3	Coordinación y entrenamiento en el trabajo	
	Total de horas EPPT	**20:00**
	Total general curso inicial	**32:00**

<u>Curso recurrente</u>: (cada 12 meses)

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en este Apéndice, considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	

	Total de horas teórico prácticas	**06:00**

14. **Apéndices:** Incluya en su Programa de Seguridad la siguiente información:
    1. Organigrama de la empresa.
    2. Planos de sus instalaciones, indicando los puntos de control AVSEC.
    3. Relación de vehículos.
    4. Formatos de recepción y envío de provisiones y suministros.
    5. Formato de Declaración Inicial de Seguridad de las provisiones y suministros.

APÉNDICE F
MODELO DECLARACION INICIAL DE SEGURIDAD DE PROVISIONES Y SUMINISTROS

Lugar y fecha:_____
El que suscribe_____(nombre y apellidos)_____, portador de la C.I. _____ en mi carácter de __(colocar Cargo o Función qué cumple)_ de la empresa __(Nombre Legal de la Empresa) RIF N°_____ con domicilio_____, declaro que todos las provisiones y suministros entregados han sido embalados en un medio ambiente seguro y bajo supervisión; almacenados en un medio ambiente seguro; el personal, incluyendo el personal subcontratado involucrados con la preparación y manejo de las provisiones y suministros, están conscientes de la necesidad de ejecutar controles de seguridad; el transporte utilizado para llevar las provisiones y suministros es seguro; y todo las provisiones y suministros entregados no contienen ningún artículo prohibido de conformidad con lo mencionado en la regulación aplicable.
Igualmente autorizo que las provisiones y suministros sean sometidos a cualquier control de seguridad antes de ser embarcados y/o en escalas intermedias con el objeto de garantizar la seguridad de la aviación.
Entiendo que la declaración falsa de datos puede llevar a que se tome la acción legal correspondiente.
Firma: __(por la empresa de provisiones y suministros)
Nombre: __(en letra de imprenta)_____
Cargo en la compañía:_____

APÉNDICE G
MANEJO DE LA INFORMACIÓN SENSITIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. Propósito

Establecer lineamientos para el manejo y distribución de documentos que contengan información sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, a fin de garantizar la protección de la misma para evitar que personas no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica conozcan y puedan manipular su contenido.

2. Documentación Sensitiva de Seguridad:

Los documentos que se mencionan a continuación, son susceptibles de contener información sensitiva de seguridad de la aviación civil:

a) Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
b) Plan Nacional de Contingencias.
c) Circulares de Seguridad de la Aviación Civil.
d) Documentos previamente declarados como CLASIFICADO por la naturaleza de su contenido concerniente a la seguridad y defensa de la Nación, por parte de la Autoridad Aeronáutica.

3. Manejo y distribución de documentos con información sensitiva

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a través de la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, emitirá y distribuirá, entre otras, documentación con información sensitiva de seguridad entre aquellas dependencias públicas y privadas que ameriten tal información para operar satisfactoriamente de acuerdo a lo que se establezca en la misma. Ante esta situación los agentes acreditados, agentes postales acreditados, empresas de provisiones y suministros que tengan bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, deberán cumplir con lo siguiente:

a) Al recibir documentación de naturaleza sensitiva, debe confirmar su recepción ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo al modo seleccionado por la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil para distribuir la documentación. De ser por vía electrónica, a través del Sistema de Distribución de Información Confidencial, debe emitir un correo electrónico dirigido a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, como conformidad

de recepción. De ser por entrega personal en sobre cerrado, debe firmar y sellar la copia del Oficio de envío, en señal de acuse de recibo.

b) Después de recibido el documento, deberá estudiar su contenido y aplicar las medidas solicitadas en el mismo, debiendo dar respuesta a la autoridad aeronáutica sobre el método de implementación de las mismas. En caso que no esté en condiciones de aplicar dichas medidas, deberá exponer sus motivos por escrito indicando la forma como cumplirá con las medidas y su tiempo de implementación.

Los agentes acreditados, agentes postales acreditados, empresas de provisiones y suministros que tengan bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, que reciba un documento contentivo de Información sensitiva, deberá restringir el acceso a la información contenida en las mismas solo a aquellas personas que, por la naturaleza de su trabajo, tenga la necesidad de acceder al contenido total o parcial de estos documentos.

Está prohibido proporcionar información de naturaleza sensitiva sin autorización expresa del Gerente General de Seguridad Aeronáutica del INAC.

Todo documento contentivo de información sensitiva de seguridad debe estar bajo custodia del Responsable de Seguridad de la organización o de la persona a la cual se remitió la documentación. Para los fines de la custodia debe utilizarse archivos bajo cerradura que Impida su acceso y mantenerse un estricto control de las llaves o claves de combinaciones utilizadas para el acceso a los documentos.

En el caso de sospecha de violación al acceso de la documentación contentiva de información sensitiva de seguridad de la aviación, los agentes acreditados, agentes postales acreditados, empresas de provisiones y suministros que tengan bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, deberán notificar la novedad de manera inmediata a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del INAC.

APÉNDICE H
FORMATO DE REPORTE DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

INAC	**Reporte de Acto de Interferencia Ilícita**	
La información que se proporciona en este informe es restringida y no se revela a personas no autorizadas		
Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Fecha del Informe:	Administrado que reporta:
Cada administrado que disponga de información pertinente debe completar este formulario y remitirlo a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, en un plazo no mayor de cinco (05) días a partir del suceso		

Tipo de Acto de Interferencia Ilícita	
A. El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo	
B. La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	
C. Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	
D. Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento	
E. La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo	
F. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte	
G. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.	
H. Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo	
I. Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra	
J. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos	

K. Entrada por la fuerza o sin autorización en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica a bordo de una aeronave	

Circunstancia del Suceso		
Información General		
Nombre quien presenta el Informe:	Cargo que Desempeña:	Fecha del Suceso: (dd/mm/aaaa)
Hora del Suceso: (Hora Local / Reloj 24 horas)	Duración del Suceso:	

Información del Acto de Interferencia Ilícita			
Información sobre la Aeronave afectada (si aplica)			
Estado de Matricula:	Nº de Matricula:	Tipo de Aeronave:	Explotador de Servicio Aéreo:
Indique la ubicación al momento del suceso:	En Tierra: En Servicio: Fuera de Servicio:	En Vuelo:	
Información sobre el Vuelo (llenar esta sección solo si los actos son cometidos a bordo de aeronaves en vuelo)			
Fecha de Salida del Vuelo: (dd/mm/aaaa)	Identificación del Vuelo:	Nº de Pasajeros:	
Nº de Tripulantes:	Cantidad de Agentes de Seguridad a bordo. (si aplica)		

Tipo de Operación: Vuelo Regular: Vuelo Charter: Vuelo Privado: Otros:		
(*) Especifique en el caso de Otros:		
Aeropuerto de salida:	Estado:	
Aeropuerto de destino:	Estado:	
¿Entraron el(los) autor(es) al puesto del pilotaje? (En caso afirmativo, explique la forma como ingresaron):	Si	No
Indíquese si el(los) autor(es) tenía(n):		
¿Conocimientos técnicos y del funcionamiento de la aeronave?	Si	No
¿Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación? En caso afirmativo, explique:	Si	No
Información sobre edificios o instalaciones del aeropuerto (Llene esta sección en caso que el suceso ocurrió en las instalaciones aeroportuarias)		
Nombre del Aeródromo o Aeropuerto:	Especifique el área donde ocurrió el suceso: Parte Publica: Parte Aeronáutica:	

Especifique las instalaciones afectadas del aeródromo o aeropuerto:

(Ejemplo: Terminal Nacional, Plataformas, Estacionamientos, etc.)

Armas y/o artefactos de sabotaje

En caso que el acto involucre y/o artefactos describa:

Armas:	Explosivos:	Incendiarios:	Otros (descríbanse)
Real ☐ Simulado ☐	Real ☐ Simulado ☐	Real ☐ Simulado ☐	
Tipo/modelo: Cantidad:	Tipo/modelo: Cantidad:	Tipo/modelo: Cantidad:	Tipo/modelo: Cantidad:

Comunicaciones

(Describa en esta sección como recibió información de la amenaza / evento)

Origen sobre la amenaza:

Mensaje Escrito ☐ Llamada Telefónica ☐ Otros ☐

Descríbase Otros:

¿Quién recibió la amenaza?:

Personal de Tierra de la Línea Aérea ☐ Pasajeros ☐

Auxiliar de Cabina ☐ Miembro de la Tripulación ☐

Otras Personas ☐

Descríbanse otras Personas:

Desvío de la Aeronave
(si aplica)

Indique los aeropuertos en orden cronológico involucrados en el desvió de la aeronave

Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida	Aterrizaje autorizado
a.				Si ☐ No ☐
b.				Si ☐ No ☐
c.				Si ☐ No ☐
d.				Si ☐ No ☐
e.				Si ☐ No ☐
f.				Si ☐ No ☐

Autores
(Si son más de tres utilícense hojas adicionales)

N° Total:	Nombre del Autor:	Sexo: M ☐ F ☐
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	

¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:

Nombre del Autor:		Sexo: M ☐ F ☐
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		
Nombre del Autor:		Sexo: M ☐ F ☐
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		

Seguridad del Aeropuerto		
¿Existe un programa de seguridad del aeropuerto en el cual el (los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	Si ☐	No ☐

El programa está Aprobado por la Autoridad Aeronáutica	Si ☐	No ☐
Indique la fecha de su última aprobación:		
Tiene el aeródromo o aeropuerto procedimientos para la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano	Si ☐	No ☐
En el caso de tratarse de un acto de interferencia ilicita donde los autores ingresaron a una zona de seguridad restringida, indique los sistemas de control de seguridad utilizados: Detectores de metales portico Si ☐ No ☐ Rayos X Si ☐ No ☐ Detectores de metales manuales Si ☐ No ☐ Registro Fisico Si ☐ No ☐ Otros Si ☐ No ☐ Especifique:		
¿Existe un programa de instrucción en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilicito?	Si ☐	No ☐
Indique la fecha del ultimo curso recurrente de seguridad impartido al personal del aeropuerto:		
¿ Existe un plan de contingenciade aeropuerto en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilicito?	Si ☐ No ☐	
En el caso de sabotaje de aeronaves, mencione si el explotador de la aeronave afectada: ¿Aplica una adecuada conciliacion del pasajero a bordo de la aeronave y su equipaje facturado? Si ☐ No ☐ ¿Aplica la conciliacion de pasajeros con equipaje facturado a los pasajeros en transito? Si ☐ No ☐		

¿El(los) autor(es) eludieron las medidas de seguridad existentes? ☐ La Fuerza ☐ Otros Medios			
Describase en el caso de otros medios:			
Terminacion del Suceso			
Indique el numero de personas afectadas en el suceso	Ilesos	Muertos	Lesionados
Tripulantes:			
Pasajeros:			
Autor(es):			
Otros:			
Indique las circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones:			
Medidas para contrarrestar el hecho			
¿Se intentó de algun modo poner fin a las actividades de(los) autor(es)? Si ☐ No ☐			
En caso afirmativo, indique por que medio: Negociación ☐ Fuerza ☐ Otros medios ☐			
Resultado Obtenido: Éxito ☐ Fracaso ☐			
En caso de amenaza de bomba a bordo de aeronaves; la(s) tripulacion(es) disponía(n) de:			

¿Una lista de lugares que debian inspeccionar en caso de amenaza de bomba? Si ☐ No ☐

¿Lugares en los que una boma es menos peligrosa?
Si ☐ No ☐

En caso negativo, expliquese:

Información relativa a las medidas adoptadas, en relación con el (los) autor(es) y otras medidas de prevención

Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención del autor o autores para asegurarse que no se evadan:

¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptados o se prevén adoptar para evitar que el hecho se repita?

Otra información pertinente

Nombre quien presente el informe:	Cargo:	Firma y sello húmedo:

APÉNDICE I
FORMATO PARA REPORTE DE NOVEDADES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

INAC	**Reporte de Novedades en Seguridad de la Aviación Civil**		
Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Empresa:	Fecha del reporte:	Mes del reporte:
Nombre y Apellido del responsable del reporte:	Cargo:	Firma y Sello:	
Instrucciones generales			
1. La información que se proporcione en este formato es restringida y no se revelará a personas no autorizadas.			

2. El presente formulario consiste en que los administrados, reporten a la Autoridad Aeronáutica ciertos actos, exigidos en las regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

3. El formulario se divide en secciones y podrán ser enviadas solo las que tengan incidencias en el mes del reporte.

4. Marque con una "X" en las casillas de los actos a reportar:

Sección A Artículos prohibidos detectados y retenidos. ☐

Sección B Detención y disposiciones inmediata de toda persona a los organismos de Seguridad de Estado. ☐

Sección C Denuncias o reclamos relacionados con AVSEC. ☐

Sección D Reporte de permisos de identificación extraviados. ☐

Sección E Todas las faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras e permisos de acceso. ☐

5. Los reportes podrán ser enviados de las formas siguientes:

a) Correo electrónico:

b) Oficio dirigido a:

c) Fax:

6. En caso de no tener ningún evento a reportar en el mes, marque con una "X" en la siguiente casilla y envíe solo esta hoja:

☐ No se reportan eventos en este mes.

7. Observaciones:

Sección A	Reporte de artículos prohibidos detectados y retenidos

Detección de artículos prohibidos mediante el proceso de Inspección de pasajeros, tripulaciones y empleados.

Artículos Prohibidos	Cantidad	Proceso donde fue detectado el articulo (*)	Observaciones (detalle el articulo)
Armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles y escopetas)			
Réplicas e imitaciones de armas de fuego			
Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas)			
Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, arpones, entre otras.			
Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.			
Hachas, hachuelas, Cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, tijeras con hojas de más de 4cm a partir del eje, escalpelos y bisturí quirúrgicos o similares			
Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos			

Agujas de tejer y de coser con más de 4cm de largo			
Destornilladores con más de 4cm de largo			
Corta cutículas y cortaúñas con navaja de hojas mayores a 4cm			
Hojillas para afeitar (excluidas maquinas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuestos)			
Punzones y sacacorchos			
Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas (especifique)			
Equipos de artes marciales Ej: puños americanos (manoplas), mazas, garrotes			
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavas de malabarismo			

Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros			
Palancas de hierro			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes (especifique)			
Municiones			
Detonadores y mechas			
Minas, granadas y demás artículos militares explosivos			
Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales			
Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos			
Combustibles, líquidos inflamables de cualquier tipo, por Ej: gasolina, diésel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros			

Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos			
Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas paralizantes			
Dispositivos para paralizar o matar animales			
Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como pimienta gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales			

Sección B	**Detenciones y la disposición inmediata de toda persona a los Organismos de Seguridad de Estado**	
Cuerpo de Seguridad de Estado actuante:	N° de personas detenidas	Causa de la detención y cantidad
Ej: Guardia Nacional Bolivariana	7	hurtos= 2 riñas= 5

Sección C	Denuncias o reclamos presentados por los explotadores y usuarios en general, que afecten la seguridad ciudadana						
Organismo receptor de la denuncia	Código (*)	Cantidad de eventos	Total de eventos (Parte Publica)	Total de eventos (Parte Aeronáutica)	Total de personas afectadas		
					Pax	Empl	Púb
Ej: Seguridad Aeroportuaria	B	4	3	1	1		6
Seguridad Aeroportuaria	E	1	1	0	0		1

(*) Utilice un código por línea

A= Robos

B= Hurtos

C= Agresiones físicas

D= Huelgas de cualquier tipo

E= Estafas y

F= Otros eventos similares

Pax =Pasajeros

Empl= Empleados

Pub= Publico

Sección D	**Reporte de permiso de Identificación extraviados**
Empresa	Cantidad de tarjetas reportadas
Ej: ABC Airlines	22

Sección E	**Tolas las faltas de cumplimiento de las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de permisos de acceso a zonas de seguridad restringidas (ZSR)**								
Empresa	Cantidad de faltas (*)								Observaciones
	A	B	C	D	E	F	G	H	

Ej: Línea Aérea ABC	2		3	5			1		

(*) Código de faltas:

A= Portar la tarjeta de identificación vencida.

B= Encontrarse en una zona de seguridad restringida (ZSR) sin la tarjeta visible.

C= Encontrarse en ZSR sin la autorización al área correspondiente donde se encuentre.

D= Portar una tarjeta diferente a la del titular.

E= Negarse a presentar la cuando sea requerida para su revisión.

F= Prestar o transferir su tarjeta cuando sea requerida para su revisión.

G= Ingresar armas, artículos prohibidos o sustancias peligrosas sin autorización.

H= Otros que considere cada explotador.

- **Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDA-412-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Inspección y Fiscalización en Materia de Facilitación (RAV 9).** *Gaceta Oficial Nº 6.228 Extraordinario del 18-05-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-412-16
CARACAS, 2 DE MAYO DE 2016

205°, 157° y 17°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009, y en concordancia con lo establecido en el artículo 7 numerales 3 y 5 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

DICTA

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 9 (RAV 9)
INSPECCIÓN Y FISCALIZACIÓN EN MATERIA DE FACILITACIÓN

CAPÍTULO A
GENERALIDADES

SECCIÓN 9.1 OBJETO Y APLICABILIDAD.

(a) La presente Regulación Aeronáutica Venezolana, tiene por objeto establecer las potestades y facultades otorgadas a la Autoridad de Aeronáutica para la inspección y fiscalización, así como el efectivo cumplimiento de las normas establecidas en materia de facilitación relativos a la entrada y salida de aeronaves, personas y su equipaje, cargas y otros artículos, personas no admisibles y deportadas, instalaciones y servicios

para el tráfico, aterrizaje fuera de aeropuertos internacionales, procesos de certificación y otras disposiciones sobre facilitación.

(b) Quedan sometidos a la presente Regulación, los servicios especializados aeroportuarios, explotadores de aeródromo o aeropuerto, explotadores del servicio público y especializado de transporte aéreo venezolano que operen desde y hacia el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, y los extranjeros que operen dentro del territorio venezolano.

SECCIÓN 9.2 DEFINICIONES.

Admisión: Permiso otorgado a una persona por autoridades competentes para ingresar a la República Bolivariana de Venezuela.

Admisión temporal: Régimen mediante el cual se introducen mercancías al territorio aduanero nacional con suspensión del pago de los impuestos de importación y otros recargos e impuestos adicionales que fueren aplicables, con una finalidad determinada a condición de que sean reexpedidas luego de su utilización, sin haber experimentado modificación alguna.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluyen todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronave.

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

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo, el cual funciona como puerto de entrada o salida para tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, salud pública, reglamentación veterinaria, fitosanitaria o procedimientos similares y que esté definido como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Agente Autorizado: Persona que representa al explotador y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

API interactivo (iAPI): Información anticipada del pasajero que permite a los explotadores de aeronaves recopilar los elementos de datos requeridos y transmitirlos a las autoridades públicas en el momento de la presentación.

Área infectada: Áreas geográficas definidas en las que se observan la transmisión activa de enfermedades trasmitidas por vectores humanos, animales o por ambos, según las notificaciones de las autoridades de salud pública locales, nacionales o la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Arreglos de tránsito directo: Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso en nuestro territorio, debe permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

Autoridad Aeronáutica: La Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil la misma será ejercida por su Presidente y demás funcionarios que este designe.

Autoridades competentes: Dependencias o funcionarios de la República Bolivariana de Venezuela, encargado de velar por la Aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo.

Carga: Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Cargar: Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para ser transportados en un vuelo.

Comodidades para los pasajeros: Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

Consignatario aceptante: Toda persona que mediante declaración ante la autoridad competente en materia aduanera acepta la titularidad de las mercancías y las responsabilidades que de ello se derivan.

Control de estupefacientes: Medidas adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

Control de inmigración: Medidas adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela, para controlar la entrada, tránsito y la salida de su territorio de las personas que viajan por vía aérea.

Control fronterizo automatizado (ABC). Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el token, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el token, consulta los registros de control de frontera y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.

Correo: Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Declarante: Toda persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.

Desaduanamiento de mercancías: Retiro de las mercancías de la zona primaria de la aduana respectiva una vez cumplidas las formalidades.

Descarga: Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.

Desembarque: Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante las siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Desconsolidacion: Es la acción que realiza el desconsolidador o su representante autorizado, bajo control de la oficina aduanera competente, que separa el contenido de una carga consolidada para su distribución a cada consignatario conforme a los documentos propios emitidos, una vez que la misma ha ingresado a los recintos, almacenes o depósitos aduaneros autorizados.

Desinfección: significa el procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en la superficie de un cuerpo humano, animal o en equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.

Desinsectación: significa el procedimiento mediante el cual se adopta medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos vectores de enfermedades humanas o que constituyan especies exóticas, que puedan encontrarse en equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales.

Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI): Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la Organización de Aviación Civil Internacional mantiene en nombre de dichos Participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.

Discapacidad: Es la condición compleja del ser humano constituida por factores biopsicosociales, que evidencia una disminución o supresión temporal o permanente, de alguna de sus capacidades sensoriales, motrices o intelectuales que puede manifestarse en ausencias, anomalías, defectos, pérdidas o dificultades para percibir, desplazarse sin apoyo, ver u oír, comunicarse con otros, o integrarse a las actividades de educación o trabajo, en la familia con la comunidad, que limitan el ejercicio de derechos, la participación social y el disfrute de una buena calidad de vida, o impiden la participación activa de las personas en las actividades de la vida familiar y social, sin que ello implique necesariamente incapacidad o inhabilidad para insertarse socialmente.

Documento de viaje: El pasaporte u otro documento oficial de identidad otorgado por la República Bolivariana de Venezuela, para ser utilizado por el titular legitimo para viajes internacionales.

Documentos de los explotadores de aeronaves: Cartas de porte aéreo, notas de consignación, billetes de pasajeros y tarjetas de embarques de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de créditos (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y el centraje, para el uso de los explotadores de aeronaves.

DVLM electrónico (Pasaporte, visado o tarjeta): Un DVLM que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones de la Parte pertinente del Documento número 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Embarque: Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores al mismo vuelo directo.

Emergencia de salud pública de importancia internacional: Evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento sanitario internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud:

(a) Constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad, y

(b) Podría exigir una respuesta internacional coordinada.

Equipaje: Artículos propiedad de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador. Conjunto de artículos propiedad de pasajeros, entregados mediante etiqueta

registrada por el explotador de la aeronave para el mismo trayecto o ruta a utilizar por los pasajeros transportados en una aeronave bajo la responsabilidad del explotador y de conformidad a un contrato de transporte aéreo.

Equipaje Demorado: Equipaje que no fue entregado por el transportista o explotador aéreo al pasajero a su llegada a destino o puntos de continuación del viaje.

Equipaje extraviado: Equipaje que involuntaria o inadvertidamente fue separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje no acompañado: Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado: Equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto y cuyo propietario no pueda ser identificado.

Equipaje no reclamado: Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Equipos de aeronave: Artículos, incluso el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos ni suministros, y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

Equipo de seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil o sus instalaciones y servicios.

Equipo terrestre: Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

Escolta: Persona autorizada por un Estado contratante o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado contratante.

Estado de matrícula: Estado en el está matriculada la aeronave.

Evaluación de riesgo: La evaluación que efectúa la República Bolivariana de Venezuela para determinar si una persona deportada puede ser trasladada utilizando servicios aéreos comerciales con o sin acompañamiento de custodia. En la evaluación deberían tenerse en cuenta todos los factores pertinentes, incluida su aptitud médica, mental y física para su traslado en un vuelo comercial, su buena

disposición o renuncia a viajar, sus patrones de comportamiento y todo antecedente de actos violentos.

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

Explotador de aeródromo o aeropuerto: Toda persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado para explotar un aeródromo o aeropuerto debidamente otorgado por la Autoridad Aeronáutica.

Gestión de riesgos: Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de gestión que proporcionan a los organismos encargados de la inspección, la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo.

Impostor: Persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo de un documento de viaje autentico.

Impuesto de importación: Tributo que se causa con motivo de la introducción al territorio aduanero nacional de mercancías extranjeras con fines definitivos.

Inicio del viaje: El punto en que el pasajero inicia su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

Inspector Aeronáutico: Funcionario designado por la Autoridad Aeronáutica, facultado para ejercer la función de vigilancia de la seguridad y que está facultado por disposiciones legales para prohibir el despegue de una aeronave o el ejercicio de cualquier otra actividad aeronáutica que infrinja las disposiciones previstas en la legislación aeronáutica básica y la normativa técnica.

Integridad fronteriza: Aplicación que ejerce la República Bolivariana de Venezuela de sus leyes y reglamentos en cuanto al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.

Línea aérea: Cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo regular.

Miembro de la tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el periodo de servicio de vuelo.

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

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta al transporte aéreo comercial o al de trabajos aéreos.

Operador económico autorizado (OEA): Quien participa en el movimiento internacional de mercancías en representación de una administración aduanera nacional o en cualquier función que ésta hubiera autorizado, de acuerdo con las normas de seguridad de la cadena de suministro de la Organización Mundial de Aduanas o equivalentes. El concepto de operador económico autorizado incluye, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, despachantes, transportistas, consolidadores, intermediarios, operadores portuarios, aeroportuarios y de terminales, operadores integrados, depósitos y distribuidores.

Orden de deportación: Es una orden emitida por escrito, expedida por las autoridades competentes de la República Bolivariana de Venezuela y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga del Estado.

Orden de retiro: Es una orden emitida por escrito y notificada por las autoridades competentes de la República Bolivariana de Venezuela a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible, ordenando al explotador que retire a esa persona del territorio.

Persona con discapacidad: Son todas aquellas personas que por causas congénitas o adquiridas presenten alguna disfunción o ausencia de sus capacidades de orden físico, mental, intelectual, sensorial o combinaciones de ellas; de carácter temporal, permanente o intermitente, que al interactuar con diversas barreras le impliquen desventajas que dificultan o impidan su participación, inclusión e integración a la vida familiar y social, así como el ejercicio pleno de sus derechos humanos en igualdad de condiciones con los demás.

Persona deportada: Una persona que fue admitida legalmente por la República Bolivariana de Venezuela por sus autoridades o que entró por medos ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir del territorio nacional.

Persona documentada inapropiadamente: persona que viaja o intenta viajar:

(a) Con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido;

(b) Con un documento de viaje o visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterada;

(c) Sin el documento de viaje o visado, requerido.

Persona no admisible: Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a la República Bolivariana de Venezuela por las autoridades correspondientes.

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

Precauciones necesarias: Verificaciones llevadas a cabo por personal adecuadamente capacitado del explotador de aeronaves o de la compañía que opera en nombre del explotador de aeronaves, en el punto de embarque para asegurarse de que cada persona tenga consigo un documento de viaje valido y, cuando corresponda, el visado o permiso de residencia requerido para ingresar al Estado receptor.

Programa de Asistencia a los Familiares de las Víctimas de Accidentes Aéreos: La asistencia a los familiares es la prestación de servicios e información que atienden a las inquietudes y necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y de sus familiares.

Plan de Capacitación: Se refiere a un documento escrito que incluye recursos, descripción de instalaciones, equipos, instructores, materiales y métodos didácticos de instrucción y procedimientos de examen y prueba. Este sistema debe satisfacer los requerimientos de la respectiva regulación y asegurar que cada persona de los administrados se mantenga adecuadamente capacitada para cada tipo de actividad desde el punto de vista de facilitación.

Programa de Facilitación: es la planificación ordenada de los distintos procedimientos o actividades que debe desarrollar un explotador de transporte aéreo para cumplir con los requisitos establecidos en la regulación que rige la materia.

Provisiones transportadas a bordo: Articulo, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el explotador utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.

RAV (Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas): Es el conjunto normativo conformado por reglas, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos de ámbito técnico operacional, emitido por la Autoridad Aeronáutica Nacional a través de una Providencia Administrativa, las cuales son de cumplimiento obligatorio para la comunidad en general.

Reconocimiento: Procedimiento mediante el cual se verifica el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el régimen aduanero y demás disposiciones legales a las que se encuentran sometidas la introducción o la extracción de las mercancías declaradas por los interesados, conforme a la documentación exigida

por la legislación especial en la materia para la aplicación del respectivo régimen, el cual podrá ser selectivo o aleatorio.

Reexpedición: Actividad accesoria, por la cual aquellas mercancías que ingresaron bajo el régimen de admisión temporal son extraídas del territorio aduanero nacional para su retorno al país de destino o cualquier otro territorio.

Régimen de equipaje: Conjunto de efectos de uso o consumo personal y los obsequios que trasladen los pasajeros y tripulantes a arribar o salir del país que por su naturaleza, cantidades y valores, no demuestren finalidad comercial.

Régimen de Provisiones a bordo: Régimen por el cual ingresan bajo potestad aduanera víveres, provisiones y materiales de reparación para vehículos, destinados al uso y consumo de los pasajeros y tripulantes de vehículos que realicen transporte internacional de carga o pasajeros.

Repuestos: Artículos, incluso motores y hélices, para reparación y de recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

Retiro de una persona: Acción mediante la cual los las autoridades competentes de la República Bolivariana de Venezuela en cumplimiento de las leyes, ordenan a una persona salir del Estado.

Riesgo para la salud pública: La probabilidad de que se produzca un evento que pueda afectar adversamente la salud de poblaciones humanas y, en particular de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.

Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API): Sistema unilateral mediante el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a las agencias encargadas de control fronterizo antes de la llegada del vuelo, y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el puerto de entrada.

Suministros (avituallamiento) para consumo: Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustibles y lubricantes.

Suministros para llevar: Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

Tiendas libres de impuestos (Dutty Free Shops): Establecimientos comerciales ubicados en las zonas primarias de las aduanas localizadas en aeropuertos internacionales en los que se permite la

permanencia de mercancías nacionales y extranjeras para ser expedidas a aquellas personas que vayan a entrar o salir del mismo en calidad de pasajeros con suspensión del pago de los impuestos aduaneros.

Trabas significativas: Medidas para impedir la entrada o salida internacional de viajeros, aeronaves, equipaje, carga, contenedores, mercancías y otros artículos, o para su retraso por más de 24 horas.

Transmisión electrónica: Acción de enviar a través del sistema aduanero automatizado los documentos, inherentes a la introducción o extracción de mercancías, así como cualquier otra acción o envió de documentos, actas o formatos que se incorporen al sistema por medios electrónicos.

Ventanilla única. Un servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte, presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

Visitante: Toda persona que desembarque y entre en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela y que no es su residencia habitual, y que permanece en él legalmente con arreglo a lo prescrito por las autoridades competentes, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como de turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio.

Vuelos de socorro: Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros.

Vuelo directo: La operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía a cualesquier puntos intermedios, hasta el punto de destino.

Zona afectada: Lugar geográfico respecto del cual la Organización Mundial de la Salud ha recomendado específicamente medidas sanitarias de conformidad con el Reglamento sanitario internacional (2005).

Zona de tránsito directo: Zona especial que, con aprobación de las autoridades competentes de la República Bolivariana de Venezuela y bajo su jurisdicción inmediata, se establece en los aeropuertos internacionales para comodidad y conveniencia del tráfico que se destine brevemente en territorio venezolano.
Zona franca: Parte del territorio de un Estado contratante en la que toda mercancía que se introduzca se considera generalmente que está fuera del territorio aduanero, por lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.
Zona Primaría: Área de la circunscripción aduanera integrada por las respectivas oficinas, patios, zonas de depósito, almacenes, atracaderos, fondeaderos, pistas de aterrizajes, avanzadas y en general por los lugares donde los vehículos o medios de transporte realizan operaciones inmediatas, conexa de la carga, descarga y donde las mercancías que no hayan sido objeto de desaduanamiento quedan depositadas.

CAPÍTULO B
REQUERIMIENTOS GENERALES.

SECCIÓN 9.3 PRINCIPIOS GENERALES.

(a) La Autoridad Aeronáutica vigilará las medidas adoptadas conjuntamente con las autoridades competentes para asegurarse que:
   (1) El tiempo requerido para la realización de los controles fronterizos relativos a las personas y a la aeronave, así como al levante o despacho de la carga, se reduzca al mínimo.
   (2) Se reduzca al mínimo la aplicación de los requisitos administrativos causado por inconvenientes de seguridad y de control fronterizos.
   (3) El intercambio de la información pertinente entre la Autoridad Aeronáutica los explotadores del servicios público y especializado de transporte aéreo, servicios especializados aeroportuarios, explotadores de aeródromo o aeropuerto, se fomente y promueva en la mayor medida posible.
   (4) Se alcancen los niveles óptimos de seguridad y se cumpla con el Ordenamiento Jurídico vigente.

(b) La Autoridad Aeronáutica exhortará a las autoridades competentes a utilizar la gestión de riesgo en la aplicación de

procedimientos de control fronterizo para el levante o despacho de mercancías.

(c) La Autoridad Aeronáutica coordinará conjuntamente con las autoridades competentes, el desarrollo de una tecnología de la información eficaz que permita aumentar la eficiencia y efectividad de los procedimientos en los aeropuertos.

(d) Las disposiciones de esta Regulación Aeronáutica Venezolana, no impedirán la aplicación de la normativa legal por lo que respecta a las medidas de seguridad de la aviación u otros controles necesarios.

(e) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes y los explotadores de aeronaves, a los fines de promover el intercambio de información sobre los puntos de contacto apropiados a los que deben dirigirse las consultas relativas a control fronterizo y aduanas.

SECCIÓN 9.4 ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES.

(a) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, la adopción de medidas apropiadas para el despacho de las aeronaves que llegan de otro Estado Contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias.

(b) Al elaborar los procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, la Autoridad Aeronáutica conjuntamente con las autoridades competentes tendrán en cuenta la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación y el control de estupefacientes, sobre la base de la normativa nacional conducente en la materia, según corresponda.

(c) La Autoridad Aeronáutica, previa concertación y autorización de la autoridad competente, coordinará la pertinencia y legalidad de la suscripción de acuerdos con los explotadores de servicio público de transporte aéreo y con los explotadores de los aeropuertos, para establecer directrices de mutua cooperación, a fin de hacer frente a la amenaza que plantea el tráfico internacional de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas, sobre la base de la normativa nacional conducente en la materia, y de acuerdo a lo establecido en los modelos aplicables elaborados para este fin por la Organización Mundial de Aduanas.

(d) La Autoridad Aeronáutica, previo pronunciamiento oficial del organismo competente de salud de la República Bolivariana de Venezuela y de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud, no interrumpirá los servicios de transporte aéreo por razones sanitarias. En los casos en que, por circunstancias excepcionales, se considere esta suspensión de servicios, se consultará primero con la autoridad competente en la materia, la Organización Mundial de la Salud y subsidiariamente con las autoridades sanitarias del Estado que motiva la mencionada suspensión de los servicios de transporte aéreo.

SECCIÓN 9.5 DOCUMENTOS, REQUISITOS Y USO.

(a) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, si fuere el caso, exigirá para la entrada y salida de aeronaves los documentos y requisitos previstos en esta Regulación.

(b) La Autoridad Aeronáutica no exigirá visados, ni cobrará derechos de visado ni de otra clase, en relación con el uso de los documentos requeridos para la entrada o salida de aeronaves.

(c) La República Bolivariana de Venezuela aceptará los documentos de entrada y salida de aeronaves si se presentan en los idiomas oficiales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), igualmente podrá exigir una traducción escrita al idioma oficial vigente en la República Bolivariana de Venezuela.

(d) En la medida de la capacidad tecnológica disponible, la Autoridad Aeronáutica y la autoridad competente aceptará los documentos de entrada y salida de aeronaves cuando se presenten:

    (1) En forma electrónica, transmitidos a través de un sistema de información, registrado y certificado ante o por la Autoridad Aeronáutica.

    (2) En forma impresa, producidos y transmitidos electrónicamente.

    (3) En forma impresa, llenados manualmente y siguiendo los formatos descritos y exigidos en la presente Regulación.

(e) Cuando el explotador de aeronaves o alguien en su nombre debidamente autorizado, transmita a la autoridad competente un documento para la entrada y salida de aeronaves en forma

impresa, ésta podrá adicionalmente exigir, la presentación del mismo en forma electrónica, cuando efectivamente no lo haya recibido.

(f) Se requerirá la presentación de la Declaración General de la aeronave, para la tramitación del permiso de entrada y salida de la misma, por parte de la autoridad competente, de acuerdo al formato establecido para tal efecto en el Apéndice A de esta Regulación y se aceptará éste en forma impresa o electrónica.

(g) Cuando la Autoridad Aeronáutica exija el requisito de atestación con respecto a la Declaración General, se adoptarán medidas por las cuales ésta pueda satisfacerse bien sea mediante una declaración añadida manualmente, o por un estampillado por un sello húmedo añadido a una página del manifiesto de carga. Dicha atestación será firmada por el agente autorizado o por el piloto al mando.

(h) La Autoridad Aeronáutica no requerirá un Manifiesto de Pasajeros, a menos que las circunstancias así lo ameriten, en caso de requerirse, se hará mediante la utilización del formato establecido para tal efecto, en el Apéndice B (Manifiesto de Pasajeros) de esta regulación y se aceptará en forma electrónica o impresa.

(i) Cuando la Autoridad Aeronáutica exija el Manifiesto de Carga en forma impresa, aceptará:

(1) El formato establecido para tal efecto en el Apéndice C (Manifiesto de Carga) de esta Regulación.

(2) El llenado del formato se realizará de forma parcial, con una copia de cada carta de porte aéreo que identifique la carga a bordo de la aeronave.

(j) La Autoridad Aeronáutica no requerirá de una declaración escrita de los sumisitos que permanezcan a bordo de la aeronave.

(k) En lo que respecta a los suministros que sean cargados y descargados de una aeronave, no se requerirá más que:

(1) Lo estipulado en el encabezamiento del Manifiesto de Carga.

(2) El número de unidades de cada producto.

(3) La descripción de cada producto.

(i) Las autoridades competentes, no exigirán la presentación de una lista del equipaje acompañado ni del equipaje demorado o extraviado cargado o descargado de la aeronave.

(m) La Autoridad Aeronáutica, no exigirá declaración escrita del correo distinta a la exigida en los formularios prescritos en el convenio vigente de la Unión Postal Universal (UPU).

(n) La Autoridad Aeronáutica no exigirá que el explotador de aeronaves entregue a los organismos competentes más de tres (3) copias de cualquiera de los documentos antes mencionados al momento de la entrada o salida de la aeronave.

(p) La Autoridad Aeronáutica no exigirá los documentos, cuando en la aeronave no se embarcan ni desembarcan pasajeros, ni cargan o descargan mercancías, suministros o correo, siempre y cuando así se indique en la Declaración General.

SECCIÓN 9.6 CORRECCIÓN DE DOCUMENTOS.

(a) En el caso en que se encuentren errores en cualquiera de los documentos mencionados en las secciones precedentes, la Autoridad Aeronáutica notificará de los mismos al explotador de aeronaves o al agente autorizado dándole la oportunidad de realizar la debida corrección de estos.

(b) El explotador de aeronaves o su agente autorizado no serán objeto de sanciones por los errores encontrados en los documentos antes mencionados, si demuestra ante la Autoridad Aeronáutica que los mismos fueron realizados en forma involuntaria, sin intención fraudulenta ni negligencia temeraria.

(c) El explotador de aeronaves o su agente autorizado cuando sea reincidente en los errores de los documentos, la Autoridad Aeronáutica aplicará la sanción correspondiente conforme a la normativa legal vigente.

SECCIÓN 9.7 DESINSECTACIÓN DE AERONAVES.

(a) La Autoridad Aeronáutica establecerá como requisito para entrada y salida de aeronaves, la desinfección de las cabinas y los puestos de pilotaje de éstas, cuando sus rutas tengan origen o atraviesen territorios de otros Estados, en los cuales a juicio de la autoridad administrativa competente la agricultura y el medio ambiente de ese Estado representen una amenaza a la salud pública, y se realizará mediante el uso de aerosoles u otros medios, permaneciendo los pasajeros y tripulantes a bordo de las aeronaves.

(b) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, establecerá los procedimientos de supervisión

permanente a los explotadores de aeronaves, con el fin de vigilar el cumplimiento de la desinsectación de las mismas y realizará a éstos, las modificaciones que correspondan, de acuerdo al grado de riesgo de transmisión de enfermedades a través de insectos por conducto de la aeronave.

(c) La Autoridad Aeronáutica aceptará únicamente su uso en aeronaves, aquellos métodos que siendo insecticidas, químicos o no, estén autorizados por la autoridad nacional competente en la materia y avalado por la Organización Mundial de la Salud, siempre que ésta, los considere realmente eficaces.

(d) La Autoridad Aeronáutica se cerciorará que los procedimientos de desinsectación de aeronaves, no sean perjudiciales para la salud de los pasajeros y la tripulación, causando el mínimo de molestias a estos.

(e) La Autoridad Aeronáutica previa coordinación con las autoridades competentes, suministrarán a los explotadores de aeronaves a través de una circular técnica, los aspectos de seguridad inherentes a la ejecución de una desinsectación apropiada de la aeronave..

(f) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con la Autoridad competente reconocerá como válido el certificado de desinsectación del Estado de origen presentado por los explotadores de aeronaves que cumplan con los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), acorde a lo establecido en los Apéndices A y D de esta Regulación.

(g) La Autoridad Aeronáutica se cerciorará que los explotadores de aeronaves cumplan con los procedimientos de desinsectación autorizados por la autoridad competente, de los equipos y vehículos terrestres para el suministro de alimentos en las aeronaves y de esterilización de los equipos, carritos de alimentos, bandejas, entre otros, que sean utilizados para la realización de dicho servicio.

(h) La Autoridad competente reconocerá el procedimiento de desinsectación cuando éste haya sido apropiadamente efectuado conforme al literal c) de esta sección y se presente o se ponga a disposición de las autoridades competentes un certificado de acuerdo al literal f) de la presente sección. Las autoridades aceptarán dicho certificado y permitirán que los

pasajeros y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave.

(i) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente para que los insecticidas o cualquier otra sustancia que se use para la desinsectación no tengan efectos nocivos para la estructura de la aeronave o su equipo.

(j) No se emplearán soluciones inflamables ni compuestos químicos que puedan causar daños a la estructura de la aeronave por efecto de la corrosión.

SECCIÓN 9.8 DESINFECCIÓN DE AERONAVES.

(a) Las autoridades competentes, notificarán a la Autoridad Aeronáutica, para que en coordinación con ésta fiscalicen y controlen, las especies de animales, plantas, productos de origen animal y vegetal, así como los desechos orgánicos de los suministros de abordo, que al ser transportados por vía aérea, requieran la desinfección de la aeronave de acuerdo a lo establecido por las regulaciones nacionales e internacionales que rigen la materia.

(b) Solo se eximirá a la aeronave de tal desinfección, cuando a juicio de las autoridades competentes, las especies de animales, plantas y productos de origen animal, vegetal, así como los desechos orgánicos de los suministros de abordo, fueron transportados en contenedores aprobados por los organismos técnicos conducentes y acompañados por los certificados oficiales emitidos por las autoridades sanitarias correspondientes.

(c) Cuando se requiera la desinfección de la aeronave, deberá realizarla el explotador de aeronaves, cumpliendo las siguientes disposiciones:

(1) La aplicación se realizará en el compartimiento de la aeronave o al contenedor utilizado por el transporte o en su totalidad cuando se haya alterado la integridad del contenedor o empaque, derramando su contenido.

(2) La desinfección se llevará a cabo de manera rápida y sencilla.

(3) No se emplearán compuestos químicos que afecten la salud de los pasajeros o a la estructura de la aeronave.

(d) La autoridad Aeronáutica se cerciorará que las empresas cumplan con los procedimientos de desinfección autorizados por la autoridad competente, de equipos y vehículos terrestres para

el suministro de alimentos en las aeronaves y de esterilización de los equipos, carritos de alimentos, bandejas entre otros, que sean utilizados para la realización de dicho servicios.

(e) La autoridad competente coordinará con el explotador de aeropuerto y explotador de aeronaves cuando haya contaminación con líquidos corporales incluyendo excrementos, en las superficies o el equipo de la aeronave, a los fines que se desinfecten las zonas contaminadas y el equipo o las herramientas que se hayan utilizado.

SECCIÓN 9.9 DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS VUELOS DE LA AVIACIÓN GENERAL INTERNACIONAL Y A OTROS VUELOS NO REGULARES.

(a) Generalidades:

(1) La Autoridad Aeronáutica indicara a través de la Publicación de Información Aeronáutica (API), los requisitos para la autorización de los vuelos de aviación general internacional y otros vuelos no regulares internacionales para la obtención del permiso correspondiente.

(2) La Autoridad Aeronáutica es el responsable de la aprobación de las solicitudes de ingreso y salida de aeronaves empleadas en la aviación general internacional y cualquier otro tipo de vuelos no regulares comerciales.

(3) La Autoridad Aeronáutica publicará en el API, su dirección postal, la dirección de acuerdo a la Red Fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas (AFTN) y los números de fax, la página web, así como los correos electrónicos de las dependencias responsables del otorgamiento de la autorización para la realización de dichos vuelos.

(4) La Autoridad Aeronáutica notificará a las autoridades competentes de los controles fronterizos, de la llegada, salida u operaciones de tránsito de estas aeronaves.

(b) Autorización previa:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, la autorización previa relativa a los vuelos de carácter diplomático.

(2) En los casos de la tramitación ante la Autoridad Aeronáutica de la autorización previa se deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(i) Establecer procedimientos mediante los cuales se tramiten eficazmente las solicitudes.

(ii) Otorgar dichos permisos por un periodo de tiempo determinado o respecto a cierto número de vuelos siempre que sea posible.

(iii) Los solicitantes de dicho permisos deberán cumplir con los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

(3) En el caso de aeronaves dedicadas al transporte de personas, la carga o correo por remuneración o alquiler, no deberían exigir más que los siguientes detalles en las solicitudes de autorización previa:

(i) Nombre del explotador.

(ii) Tipo y marcas de matrícula de la aeronave.

(iii) Fecha y hora de llegada al aeropuerto en cuestión, y fecha y hora de salida del mismo.

(iv) Punto o puntos de embarque o desembarque en el extranjero, según sea el caso, de personas y carga.

(v) Nombre, dirección y comercio a que se dedica el fletador, si se dedica a alguno.

(4) La Autoridad Aeronáutica publicará en el AIP, el tiempo mínimo requerido de antelación en el cual se presentará una solicitud de autorización previa para la entrada y salida de una aeronave al país.

(5) En caso de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, la Autoridad Aeronáutica cuando por razones de seguridad de vuelo requiera autorización previa, no exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo, de acuerdo a las disposiciones contempladas en la Regulación Aeronáutica, Venezolana 281 (RAV 281).

(6) La Autoridad Aeronáutica cuando exija la autorización previa para los vuelos en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, requerirá que las solicitudes se presenten con un mínimo de (3) tres días hábiles de antelación, a la fecha prevista para la entrada y salida de aeronaves, salvo lo que por razones de fuerza mayor la Autoridad Aeronáutica determine lo contrario.

(c) Avisos previos de Llegada:

(1) Cuando se trate de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, la Autoridad Aeronáutica, en coordinación con las autoridades

competentes exigirá el correspondiente aviso previo de tales operaciones en concordancia con los exigidos por los Servicios de Tránsito Aéreo, así como los organismos competentes de control fronterizo; sin menoscabo de la aplicación de las disposiciones legales emitidas para el control de estupefacientes.

(2) La Autoridad Aeronáutica aceptará el Plan de Vuelo como aviso previo de llegada, siempre y cuando éste sea recibido efectivamente por los funcionarios adscritos y competentes con un mínimo de dos (2) horas de antelación a la llegada al aeropuerto previamente designado.

(d) Despacho y permanencia de las aeronaves:

(1) En los aeropuertos en los cuales se efectúan operaciones de aviación general internacional, la Autoridad Aeronáutica coordinará lo necesario con las autoridades competentes para que los servicios de inspección, despacho y control fronterizos sean de nivel adecuado de acuerdo a la normativa legal vigente en la materia; así mismo, en cooperación con los explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos, fijaran como objetivo un plazo máximo de sesenta (60) minutos para los trámites de salida de aeronaves requeridos, incluyendo las medidas de seguridad de la aviación; así como las gestiones que correspondan para facilitar la recaudación de derechos aeroportuarios y otros gravámenes, calculándose dicho plazo desde el momento en que el miembro de la tripulación presenta la aeronave al primer punto de control y tramitación del aeropuerto.

(2) A las aeronaves que realizan operaciones internacionales no regulares y que efectúen un vuelo hasta un aeropuerto internacional designado por la Autoridad Aeronáutica, o pasen por él y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos de conformidad con el artículo 24 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, se les permitirá permanecer en el territorio de la Republica, por el período que para tal efecto la Autoridad Aeronáutica haya establecido, dejando a salvo el debido cumplimiento de los deberes que en materia fiscal determine la legislación

conducente, sin exigir que la aeronave quede como garantía del pago de los derechos de aduana.

(3) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, a fin de impedir la salida de una aeronave mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno de los pasajeros que llegan en ésta.

SECCIÓN 9.10 ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE.

(a) Generalidades:

(1) La Autoridad Aeronáutica conjuntamente con las autoridades competentes, deben adoptar normas de control fronterizo adecuadas en relación al transporte aéreo, con la finalidad de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entren o salgan del territorio de la República Bolivariana de Venezuela por vía aérea y las aplicará de manera de evitar demoras innecesarias.

(2) La Autoridad aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes velaran por que los explotadores de aeronaves sean responsables de la custodia y cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para verificar si son o no admisibles en el Estado. Así mismo, la responsabilidad del explotador de aeronaves respecto la responsabilidad del explotador de aeronaves respecto a la custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación cesará en el momento en que dichas personas hayan sido admitidas legalmente en el Estado.

(3) La Autoridad Aeronáutica conjuntamente con las autoridades competentes, deben elaborar procedimientos de coordinación destinados a la aplicación eficaz de los controles de fronteras con respecto a los pasajeros y las tripulaciones, tomando en cuenta las medidas necesarias de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y de migración, cuando corresponda.

(4) Las Autoridades competentes, los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos cuando se presenten situaciones de emergencias o por razones de fuerza mayor, darán asistencias prioritarias a los pasajeros que tengan necesidades médicas, a los menores no

acompañados y a las personas con discapacidad que ya hayan iniciado su viaje.

(5) Las autoridades competentes efectuaran los arreglos necesarios para que los pasajeros y sus equipajes que lleguen en un vuelo internacional que haga dos o más paradas en aeropuertos internacionales dentro del territorio de la República Bolivariana de Venezuela, no sean sometidos a las formalidades de control fronterizo en más de un aeropuerto del país.

(6) La Autoridad Aeronáutica velará, por que se cumplan los procedimientos establecidos por las autoridades competentes en materia de migración donde estas utilicen sistemas de control fronterizo automatizado (CFA), fiscalizando que en los puntos de acceso cuando estén en servicio se cuente con personal suficiente para asegurar un flujo sin interrupciones de pasajeros y una respuesta rápida ante toda situación que pueda comprometer la seguridad operacional y la integridad en caso de funcionamiento defectuoso del sistema.

(b) Documentos requeridos para viajar:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, que éstos no exijan a los pasajeros para la entrada y salida del territorio de la República Bolivariana de Venezuela, otros documentos que para el efecto se hayan determinado de acuerdo a la normativa legal vigente.

(c) Documentos de Viaje:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente que los pasaportes de emergencia, diplomáticos, oficiales y otros expedidos con fines especiales, tengan un periodo de validez más corto.

(d) Tarjetas de embarque y desembarque:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente y los explotadores de aeronaves la entrega de la Tarjeta de Migración (Ver apéndice E) a los pasajeros que ingresan o salgan del territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

(e) Procedimiento de Salida:

(1) La Autoridad Aeronáutica previa coordinación con las autoridades competentes, así como los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves de la

República Bolivariana de Venezuela, de acuerdo a la normativa legal vigente, fijarán como plazo máximo de sesenta (60) minutos en conjunto para completar los trámites de salida requeridos de todos los pasajeros, respecto a los cuales no sean necesarios más que los trámites normales, calculando dicho plazo desde el momento en que el pasajero presenta en el primer punto de despacho del aeropuerto. Los trámites requeridos por las autoridades competentes son:

(i) Presentación en el mostrador del explotador.
(ii) Recaudación de Derechos y Tasas Aeroportuaria.
(iii) Medidas de Seguridad de la Aviación.
(iv) Control de documentos de viaje u otros documentos que considere la autoridad competente.
(v) Control de Sanidad.

(2) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente y los explotadores de aeropuertos, a los fines que se empleen las tecnologías aplicables y se adopten sistemas de verificación de trámites compuestos de filas múltiples, requeridos a todos los pasajeros, a objeto de acelerar los trámites de salida necesarios.

(3) Los explotadores de aeronaves cuando tengan dudas razonables que una persona está documentada inapropiadamente o sospeche que sus documentos de viaje no son legítimos, debe notificarlo y presentarlo a la autoridad competente en materia de migración verificar para su validez.

(f) Procedimientos de entrada:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente y los explotadores de aeropuertos, que una vez efectuado el desembarque de todos los pasajeros a los cuales sólo sea necesaria realizar la inspección normal, y cualquier que sea el tamaño de la aeronave y la hora programada de llegada, fijará para su despacho un tiempo máximo de cuarenta y cinco (45) minutos, pudiendo este periodo disminuir en la medida en que los explotadores de aeropuertos, autoridades competentes y otros entes involucrados en la operación mejoren los mecanismos de chequeos y control respectivos.

(2) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente y los explotadores de aeropuertos, a los fines de adoptar un sistema de inspección de migración por filas múltiples u otro medio, a fin de distribuir a los pasajeros en los aeropuertos cuando motivado al volumen de tráfico de éstos justifique su aplicación.

(3) La autoridad competente coordinará con la Autoridad Aeronáutica, a los fines de acelerar y facilitar los trámites de entrada y salida para determinar en qué circunstancias oficiales se establecerán los procedimientos para que a tenor de la normativa legal vigente, los documentos de identidad de un visitante sean examinados solamente una vez.

(g) Procedimientos y requisitos de tránsito:

(1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes y los explotadores de aeropuertos, deben evaluar, aplicar disposiciones y arreglos que permitan que las zonas de tránsito tengan las instalaciones necesarias para que las tripulaciones, los pasajeros y sus equipajes procedentes de otro país y que continúen su viaje a un tercer país en el mismo vuelo o en otro vuelo, desde el mismo aeropuerto y el mismo día, puedan permanecer temporalmente, sin ser sometidos a control fronterizo.

(2) Los explotadores de aeronaves en coordinación con la Autoridad Aeronáutica y las autoridades competentes, adoptarán las medidas necesarias para que los pasajeros en tránsito que se encuentren imprevistamente retrasados durante la noche, debido a la cancelación o a la demora de un vuelo, se les permita salir del aeropuerto a tenor de la normativa legal vigente, con la finalidad de alojarse, en cuyo caso, el explotador de aeronaves es el responsable de la custodia y traslado de los pasajeros durante el tiempo que permanezcan los mismos dentro del país.

(3) El explotador de aeronaves que transporta pasajeros hasta un aeropuerto situado en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, el cual sirva solo de tránsito para que los mismos sigan su viaje con un vuelo de otro explotador de aeronaves, es el responsable de custodia y cuidado de los pasajeros que desembarquen, desde el

momento que sean aceptados por el otro explotador de aeronaves a tenor de la normativa legal vigente.

(h) Disposición del equipaje separado de su propietario:

(1) La Autoridad Aeronáutica exigirá a los explotadores de aeronaves, la obligatoriedad de enviar el equipaje demorado al lugar en que se encuentre su propietario, sin menoscabo de las sanciones a que haya lugar a los explotadores de aeronaves por el hecho de haber demorado el equipaje.

(2) Las autoridades competentes velarán que el equipaje demorado se transfiera directamente, entre vuelos internacionales en el mismo aeropuerto, sin examen alguno, salvo por razones de seguridad de la aviación u otros controles necesarios. En caso de no poder realizarse la transferencia directa, el explotador de aeronaves guardará ese equipaje bajo vigilancia en un lugar asignado por el explotador de aeródromo o aeropuerto para tal fin, todo ello de conformidad con lo contemplado en la legislación conducente.

(3) Los explotadores de aeronaves coordinarán con la Autoridad Aeronáutica y las autoridades competentes a tenor de la normativa legal vigente, que éstos retiren en nombre de propietarios, el equipaje no identificado, no reclamado o demorado; una vez localizado éste, para su posterior despacho en un punto adecuado de destino y que entreguen dicho equipaje a sus propietarios.

(4) La Autoridad Aeronáutica, en coordinación con las autoridades competentes y dejando a salvo los respectivos límites de su competencia, debe determinar en qué casos y de acuerdo a lo establecido en la normativa legal vigente, se pueda permitir que los explotadores de aeronaves abran el equipaje para determinar quién es su propietario en los casos de la no presencia de éste.

Sección 9.11 ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS.

(a) Generalidades:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes para establecer procedimientos apropiados en las operaciones de carga aérea, para facilitar y acelerar

el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea a los fines de evitar demoras innecesarias.

(2) Para la carga que se traslada por transporte aéreo y de superficie bajo la misma carta de porte aéreo, las autoridades competentes coordinarán y aplicarán los mismos reglamentos y procedimientos, y en la misma forma, que se aplican a la carga que se traslada solamente por vía aérea.

(3) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes y los explotadores de aeronaves con la finalidad de establecer o enmendar reglamentos y procedimientos para el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea para evitar demoras innecesarias.

(4) Las Autoridades competentes elaborarán procedimientos para la presentación de una declaración de mercancías de importación y de exportación con antelación a la llegada y a la salida a fin de acelerar el levante o despacho de dichas mercancías. Cuando por la naturaleza del envío estén involucradas diferentes autoridades competentes del Estado venezolano, habrá una coordinación entre ellas a fin de que se pueda delegar poderes a una de las autoridades implicadas para fines de levante y despacho, cuando esto no sea posible, se tomarán las medidas necesarias para asegurar que el levante y despacho este coordinado y de ser viable, que se efectúe simultáneamente con la menos demora posible.

(5) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes para no exigir cuando éstas lo consideren, la inspección física de la carga que haya de importarse o exportarse y utilizarán la gestión de riesgos para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección.

(6) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes a fin de considerar la introducción de programas de operador económico autorizado que acrecienten la seguridad, creando así un entorno que permita medidas que faciliten el control aduanero.

(7) Las medidas de facilitación del control aduanero deben basarse en la información requerida que se proporcione

con antelación a los servicios aduaneros y en la utilización de procedimientos de evaluación de riesgos, dichas medidas pueden incluir un número reducido de inspecciones físicas y exámenes, la presentación de un conjunto limitado de elementos de datos, la notificación de una inspección prevista con antelación a la llegada de las mercancías y cual otra que se considere.

(8) Las autoridades competentes deberían fomentar la concertación de acuerdos o arreglos para el reconocimiento mutuo de sus respectivos programas de Operador económico autorizado o de programas equivalentes con otros países.

(b) Información requerida por las autoridades competentes

(1) Únicamente se limitaran los datos, a la información requerida por las autoridades competentes que consideren necesarios, para conceder el levante o despacho de mercancías importadas o mercancías destinadas a la exportación por vía aérea.

(2) Para fines de facilitación, las autoridades competentes deben considerar, cuando sea factible, la utilización de la información anticipada sobre la carga disponible en procedimientos aduaneros posteriores de importación, exportación o tránsito para el levante y despacho de las mercancías.

(3) La autoridad competente dispondrá de lo necesario para compilar los datos estadísticos eligiendo el momento y los arreglos oportunos para no demorar el levante de las mercancías importadas o de las destinadas a la exportación.

(4) La autoridad competente debe aceptar cuando se presenten en forma electrónica transmitida a un sistema de información, los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo, según sus capacidades tecnológicas.

(5) La producción y presentación del manifiesto de carga y de la carta de porte aéreo serán responsabilidad del explotador de aeronaves o de su agente autorizado, la producción y presentación de los demás documentos

requeridos para el despacho de mercancías serán responsabilidad del declarante.

(6) El explotador de aeronaves cumplirá con las normativas que dicten las autoridades competentes, que exijan documentos adicionales para los trámites de importación, exportación o tránsito, tales como facturas comerciales, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, cerciorándose que se satisfacen los requisitos relativos a la documentación requerida, cuando el explotador de aeronaves sea el declarante, esté actuando en nombre de éste, o tenga responsabilidades jurídicas específicas, siendo responsable por inexactitudes u omisiones en tales documentos.

(7) Con objeto de promover la facilitación del comercio y la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, la Autoridad Aeronáutica conjuntamente con las autoridades competentes, alentarán a todas las partes interesadas, ya sean del sector público o privado, a implantar sistemas compatibles y utilizar las normas y protocolos apropiados aceptados internacionalmente, con fines de normalización y armonización del intercambio de datos electrónicos.

(8) La Autoridad Aeronáutica, en coordinación con las demás autoridades competentes establecerá los mecanismos a fin de que los trámites y procedimientos relacionados a la carga aérea en cuanto a la llegada, estadía y salida de aeronaves se realicen en un único punto de ingreso o ventanilla única.

(9) Las autoridades competentes, deben alentar a todos los que participan en el transporte, tramitación y despacho de carga área, para que simplifiquen los procedimientos y documentos correspondientes, así como cooperar o participar en forma directa en el desarrollo de sistemas electrónicos para la comunidad del transporte de carga área que utilicen normas de aceptación internacional, de modo que se facilite el intercambio de la información relativa a dicho tráfico y se garantice la interoperabilidad entre los sistemas de todos los participantes.

(10) Las autoridades competentes cuando exijan documentos complementarios, tales como licencias y certificados, para la importación o exportación de determinadas mercancías

publicarán de acuerdo a su normativa legal vigente, los requisitos y establecerán procedimientos adecuados para solicitar la expedición o renovación de tales documentos.

(11) Las autoridades competentes cuando su normativa lo disponga deban eliminar todo requisito de presentar manualmente los documentos necesarios y establecer procedimientos que permitan su presentación por medios electrónicos.

(12) La autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, cuando la normativa conducente en la materia lo permita, no se exijan formalidades consulares ni derechos u honorarios consulares en relación con los documentos requeridos para conceder el levante o despacho de mercancías.

(c) Levante y despacho de la carga de exportación y de importación:

(1) Las autoridades competentes que exijan documentos para el despacho de exportación limitarán normalmente su requisito a una declaración de exportación simplificada.

(2) Las autoridades competentes deben disponer lo necesario para que el levante de la carga de exportación se realice hasta la hora de salida de la aeronave.

(3) Las autoridades competentes no deben exigir sistemáticamente la prueba de la llegada de las mercancías al extranjero para los trámites de importación, exportación o tránsito.

(4) Las Autoridades competentes deben tramitar las solicitudes para el levante de los envíos parciales cuando se haya presentado toda la información y se hayan cumplido los demás requisitos correspondientes a tales envíos parciales.

(5) Las Autoridades competentes, a tenor de la normativa legal vigente deben permitir que las mercancías que se hayan descargado de una aeronave en un aeropuerto internacional se trasladen a cualquier oficina designada de aduanas para fines de despacho, los procedimientos de aduanas relativos a este traslado deben ser lo más sencillo posible.

(6) Las Autoridades competentes, cuando lo consideren oportuno no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares, cuando por causa de error, emergencia o

inaccesibilidad a la llegada, las mercancías no se descarguen en el lugar de destino previsto, siempre que:

(i) El explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado.

(ii) Se dé una razón válida por la que no pudieron descargarse las mercancías, que resulte aceptable para la aduana; y

(iii) El manifiesto de carga se enmiende debidamente.

(7) Las Autoridades competentes, cuando lo consideren oportuno no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares, por causa de error o problemas de tramitación, a las mercancías que se descarguen en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, siempre que:

(i) El explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado.

(ii) Se dé una razón válida por la que no se informó de las mercancías, que resulte aceptable para la aduana.

(iii) El manifiesto de carga se enmiende debidamente; y

(iv) Se disponga de las mercancías conforme a los arreglos aduaneros pertinentes.

(8) La Autoridad competente, siempre que se cumplan los requisitos exigidos facilitará la expedición de las mercancías a su lugar de destino correcto.

(d) Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales:

(1) Las Autoridades competentes cuando lo consideren necesario y conforme a las normativas aplicables no deben exigir documentación secundaria (como certificados de origen y facturas consulares o especializadas) en relación con la importación de suministros y de provisiones transportadas a bordo.

(2) Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, las autoridades competentes concederán rápidamente el levante o

despacho del equipo de aeronave y de las piezas de repuesto que queden exentos del pago de derechos de importación, impuestos y demás gravámenes, en virtud de lo establecido en la normativa nacional e internacional aplicable.

(3) Las autoridades competentes permitirán el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados o sus agentes autorizados, de los equipos de aeronave, piezas de repuesto, equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación.

(e) Material radioactivo:

(1) Las autoridades competentes facilitarán que se conceda, en forma expedita, el levante del material radioactivo que se importe por aire, en particular, el material empleado en aplicaciones médicas, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos correspondientes que rijan la importación de dicho material.

(2) El explotador de aeronaves debe realizar la notificación anticipada, ya sea en papel o en forma electrónica, del transporte de material radioactivo, a fin de facilitar la entrada de dicho material al territorio venezolano.

(3) La Autoridad Aeronáutica notificará de manera oportuna a la Organización Aviación Civil Internacional las restricciones de aduana o de otro tipo, acorde con lo establecido en la normativa legal vigente, que existan para la entrada y la salida del territorio y que difieran de las especificadas en el Doc. 9284 Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

SECCIÓN 9.12 DE LAS PERSONAS NO ADMISIBLES.

(a) Generalidades:

(1) A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones ordenadas de la aviación civil internacional, la República Bolivariana de Venezuela, a través de las autoridades competentes y de acuerdo a lo establecido en la normativa legal vigente, cooperará con otros Estados para resolver con prontitud toda diferencia que surja en la aplicación de las disposiciones de esta sección.

(2) Durante el periodo en el cual, un pasajero está considerado como no admisible, o una persona va a ser deportada a tenor de lo contemplado en las normas legales vigentes y estén bajo la custodia de los funcionarios de las autoridades competentes, éstos deberá preservar la dignidad de dichas personas y no adoptar medidas que puedan violar sus derechos, de conformidad con las disposiciones internacionales, comprendidas en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de las Naciones Unidad y el Ordenamiento Jurídico Venezolano.

(3) Durante el periodo en el cual, un pasajero está considerado como no admisible a tenor de lo contemplado en las normas legales vigentes, el explotador de aeródromo o aeropuerto deberá disponer de espacios físicos debidamente acondicionados, amplios y confortables para la permanencia de estos en condiciones de higiene y salubridad que garanticen sus derechos.

(b) Personas no admisibles:

(1) Las autoridades competentes, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal vigente, ordenarán al explotador de aeronaves y coordinarán con el explotador de aeródromo o aeropuerto, instrumentar todo lo relacionado para facilitar y acelerar el efectivo retiro del pasajero que ha sido considerado no admisible.

(2) La autoridad competente coordinará con la Autoridad Aeronáutica y el explotador de aeronaves, de acuerdo a lo establecido en la normativa legal vigente, la notificación que un pasajero ha sido considerado no admisible, confirmándolo por escrito lo antes posible.

(3) La autoridad competente coordinará con la Autoridad Aeronáutica, a fin de que efectivamente ésta se cerciore de la entrega al explotador de aeronaves de la orden de retiro de un pasajero que ha sido considerado no admisible a tenor de la normativa legal vigente, a su lugar de procedencia o país de nacionalidad.

(4) Cuando una persona haya sido considerada inadmisible por la autoridad competente y este ordena el retiro del territorio, si la persona manifiesta de manera verbal o escrita su intención de solicitar asilo en esta Republica alegando que su vida o libertad pudieran verse amenazado por razón

de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social o de sus opiniones políticas, deberán demorarse su retiro y realizarse las coordinaciones pertenecientes con la Comisión Nacional de Refugiados a través de la autoridad competente.

(5) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, con el fin que, una vez ordenado el retiro de una persona no admisible por causa de pérdida o destrucción de sus documentos de viaje, éste último expedida una carta de envío siguiendo el formato sugerido que a tal efecto el órgano rector de la actividad aeronáutica a nivel mundial establece, el cual se encuentra inserto en el Apéndice F de esta Regulación, a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje.

(6) La carta de envío, la orden de retiro y toda otra información pertinente, se entregará al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes en el Estado de destino.

(7) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, con el fin de que una vez ordenado el retiro de una persona no admisible por causas de confiscación de sus documentos de viaje, a razón de comprobar que los mismos son fraudulentos, falsificados o imitados, expidan una carta de envío siguiendo el formato sugerido que a tal efecto el órgano rector de la actividad aeronáutica a nivel mundial establece, el cual se encuentra inserto en el Apéndice F de esta Regulación, a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje.

(8) La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de retiro, se entregarán al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.

(9) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, para verificar que efectivamente el explotador de aeronaves sea el único responsable de los

costos y cuidado de una persona documentada inapropiadamente, desde el momento en que se considera no admisible y se le entrega nuevamente al explotador de aeronaves para su retiro del territorio de la Republica.

(10) La autoridad competente, será el responsable de los costos y cuidado de todas las demás categorías de personas no admisibles, incluidas las personas no admitidas debido a problemas de documentación que superen la capacidad del explotador de aeronaves o por razones distintas a la de no contar con la documentación apropiada, desde el momento en que esas personas sean consideradas no admisibles hasta que sean devueltas al explotador de aeronaves para su retiro del territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

(11) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, a fin de aceptar la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con lo establecido en el numeral (5) del literal (b) de esta sección, como documentación suficiente para proceder al examen de la persona a la que se refiere la carta.

(12) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, en los casos que los explotadores de aeronaves demuestren plenamente y a satisfacción de los las arriba mencionadas, que tomaron todas las medidas necesarias a fin de evitar el transporte de personas no admisibles, considerando la posibilidad de atenuar las multas y penas, si así se encuentra normado en las disposiciones legales vigentes.

(13) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, a fin de no impedir la salida de la aeronave de un explotador mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno de los pasajeros que llegan en esa aeronave. Con la excepción de que las autoridades competentes tengan razones para creer que podría haber un número extraordinariamente alto de personas no admisibles en un vuelo especifico.

(14) La Autoridad Aeronáutica fiscalizará en coordinación con la autoridad competente, que se entregue al explotador de aeronaves la orden de retiro de una persona que ha

sido considerado no admisible. La orden de retiro incluirá información relativa al vuelo de entrada (llegada) que transporte a dicha persona, el nombre, la edad, el sexo, y la nacionalidad de la persona en cuestión si se conocen los datos.

SECCIÓN 9.13 PERSONAS DEPORTADAS.

(a) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, a fin de que ésta se haga cargo de todas las obligaciones, responsabilidad y costos relacionados con el retiro de una persona deportada una vez ordenado el traslado de la misma del territorio de la República

(b) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, a los fines que se efectúen los arreglos correspondientes con el explotador de aeronaves para el procedimiento de retiro de una persona deportada, entregándole a estos una copia de la orden de deportación veinticuatro (24) horas antes de la hora de salida prevista del vuelo, con la siguiente información:

(1) Una copia de la orden de deportación, de conformidad con las normas que rigen la materia de migración.

(2) Una evaluación de riesgo efectuada por la autoridad competente y toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo.

(3) Los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

(c) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, a fin de procurar el retiro de una persona deportada al Estado de destino utilizando en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas.

(d) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, para asegurarse de que se suministre al explotador de aeronaves toda la documentación oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o de destino.

(e) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, en los casos en que una persona deportada deba ser escoltada, y el itinerario comprenda una escala en un Estado intermedio, en este caso la autoridad competente se cerciorará que la escolta permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan convenido arreglos

alternativos adecuados, antes de la llegada entre las autoridades de esos Estados y el explotador de aeronaves participante en el lugar de tránsito.

(f) La Autoridad aeronáutica velará que los explotadores de aeronaves establezcan en su programa de facilitación las políticas relativas al número de personas, que podrán ser transportadas en un vuelo determinado mediante una orden de deportación.

SECCIÓN 9.14 OBTENCIÓN DE UN DOCUMENTO DE VIAJE SUSTITUTO.

La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, a fin de proporcionar toda la asistencia que sea viable, para la obtención de un documento de viaje sustitutivo con el objeto de facilitar el retiro y la aceptación de la persona en su destino.

SECCIÓN 9.15 ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES.

(a) Generalidades:

(1) La Autoridad Aeronáutica tomará las medidas pertinente, a través de las autoridades competentes y a tenor de la legislación vigente, para que se le preste toda la cooperación necesaria a una aeronave que por razones ajenas a la voluntad del comandante de la misma, aterrice fuera de uno de los aeropuertos internacionales con la finalidad de reducir las formalidades y los procedimientos de control.

(2) El comandante de la aeronave o un miembro de la tripulación que le siga en el mando dará parte del aterrizaje inmediatamente ante la autoridad competente.

(b) Breve parada o estancia:

(1) Si se evidencia por parte de la Autoridad Aeronáutica y las autoridades competentes que la aeronave contemplada en el numeral (1) del literal (a) de la presente sección, puede reanudar el vuelo una vez después de su llegada, se aplicaran los siguientes procedimientos:

(i) La Autoridad Aeronáutica se cerciorará que la aeronave en cuestión reanude la operación con toda la carga que tenía a bordo para el momento de la llegada. Si dicha carga o parte de ella no puede continuar en ese vuelo, por razones operacionales o

por otras causas que determinen las autoridades competentes, estas tramitarán el despacho y facilitará el transporte rápido de la misma hasta su destino final.

(ii) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con autoridades competentes, designarán y adecuarán, de ser necesario, una zona bajo su supervisión para que los pasajeros y la tripulación puedan permanecer durante la estancia.

(iii) La Autoridad Aeronáutica en previa coordinación con los órganos administrativos competentes, autorizará al comandante de la aeronave el correspondiente permiso de despegue para la reanudación del vuelo.

(c) Interrupción del vuelo:

(1) Si se evidencia por parte de la Autoridad Aeronáutica que el retraso del vuelo de la aeronave se prolongara o no sé reanudará, la misma, aplicará los siguientes procedimientos:

(i) En función del tiempo de espera de las coordinaciones necesarias para la reanudación del vuelo, la Autoridad Aeronáutica y las autoridades competentes, facilitarán al comandante de la aeronave la toma de medidas que estimen convenientes en pro de la salud y la seguridad de los pasajeros y la tripulación; así como evitar la pérdida o destrucción de la aeronave y de la carga.

(ii) La Autoridad Aeronáutica y las autoridades competentes velarán porque los explotadores de aeronaves provean que se le dé un alojamiento adecuado a los pasajeros y a la tripulación, mientras se realizan las formalidades necesarias.

(iii) Cuando por razones de seguridad, las mercancías, suministros y equipajes no acompañados deban descargarse de la aeronave, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, se cerciorarán de que estos sean depositados en una zona próxima y adecuada para que permanezcan allí hasta tanto se lleven a cabo todas las formalidades.

(iv) La autoridad competente en coordinación con la Autoridad Aeronáutica velarán porque el correo se despache conforme a las disposiciones legales vigentes de la Unión Postal Universal (UPU).

SECCIÓN 9.16 AEROPUERTOS, INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO.

(a) Generalidades:

(1) La Autoridad Aeronáutica, en ejercicio de sus competencias legales, establecerá la vigilancia continua, fiscalización y supervisión permanente con la finalidad de asegurar que las disposiciones contempladas en esta Regulación, se apliquen taxativamente a los aeropuertos privados.

(2) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, instrumentarán efectivamente las medidas necesarias para asegurar el cumplimiento de la normativa legal vigente por parte de los explotadores de aeronaves y de aeródromo o aeropuerto, con el fin de garantizar que éstos, proporcionen instalaciones y servicios apropiados para acelerar las formalidades y despacho de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo en sus aeropuertos.

(3) La Autoridad Aeronáutica velará por que los explotadores de aeronaves y de aeródromo o aeropuerto, cuando corresponda, garanticen servicios eficaces de despacho fronterizo por lo que respecta a aduanas, inmigración, cuarentena y sanidad.

(4) La Autoridad Aeronáutica, en coordinación con las autoridades competentes explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromo o aeropuerto o cualquier otro entre responsable, coadyuvarán efectivamente a fin de que las instalaciones y servicios en los aeropuertos, estén proyectados de tal manera que proporcionen de conformidad con la normativa legal vigente, las medidas necesarias en cuanto al control y movimiento del tráfico.

(5) La Autoridad Aeronáutica requerirá que, cuando corresponda, al planificarse nuevas instalaciones y servicios o modificadores importantes en las instalaciones y servicios existentes, comprendidas aquellas de carga en los

aeropuertos internacionales, las entidades responsables de dichos planes consulten con los explotadores de aeronaves y los organismos competentes, desde las primeras etapas de los planes.

(6) Los explotadores de aeronaves deben comunicar a la Autoridad Aeronáutica, explotadores de aeródromos o aeropuertos y organismos administrativos competentes, con confidencialidad comercial, sus planes respecto al servicio, los horarios y las flotas en los aeropuertos a fin de permitir la planificación racional de las instalaciones y servicios e instalación al tráfico previsto.

(b) Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos:

(1) La Autoridad Aeronáutica se asegurará que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones y servicios adecuados para permitir el embarque y desembarque de pasajeros sin demora.

(2) Los explotadores de aeródromos o aeropuertos coordinarán con la Autoridad Aeronáutica, explotadores de aeronaves y autoridades competentes, el intercambio, de modo oportuno de toda la información operacional pertinente a fin de facilitar un movimiento fluido y rápido de pasajeros y una asignación de recursos eficientes.

(3) La Autoridad Aeronáutica se cerciorará que los explotadores de aeródromos o aeropuertos y explotadores de aeronaves, cuando corresponda y después de hacer las consultas del caso, implanten instalaciones y servicios automatizados para el tratamiento de pasajeros y su equipaje.

(4) La Autoridad Aeronáutica requerirá a los explotadores de aeródromos o aeropuertos que las señales internacionales para orientación de los viajeros que se utilicen en los mismos, sean las contenidas en el Documento 9636 publicado conjuntamente por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI) para tal efecto.

(5) La Autoridad Aeronáutica requerirá a los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves, la notificación a los viajeros, mediante señales, volantes, videos, audio, sitios web de internet u otros medios, sobre las sanciones por

violaciones de los reglamentos relativos a la entrada y salida, e intento de importar o exportar cualquier artículo restringido o prohibido.

(6) La Autoridad Aeronáutica se asegurará que los explotadores de aeropuertos instalen sistemas mecánicos para el desplazamiento de personas, cuando el trayecto que deban caminar y el volumen de tráfico dentro y entre edificios terminales lo justifique.

(7) La Autoridad Aeronáutica se cerciorará que los explotadores de aeronaves, aeródromo o aeropuerto, según corresponda, instalen sistemas de información de vuelos que puedan proporcionar información exacta, adecuada y actualizada al minuto sobre salidas, llegadas, cancelaciones retrasos y asignación de terminales y puertas de embarques.

(8) La Autoridad Aeronáutica requerirá a los explotadores de aeropuertos o explotadores de aeronaves, según corresponda, mantengan un sistema de información relativa a los vuelos y sigan la configuración normalizada recomendada en el documento 9249 - letreros dinámicos e información pública relacionada con los vuelos, emitido por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(9) La Autoridad Aeronáutica coordinará con los explotadores de aeródromos o aeropuertos o a los proveedores de servicios, según corresponda, a fin de que proporcionen instalaciones y servicios de estacionamiento de automóviles por corto o largo plazo para uso de los pasajeros, visitantes, miembros de la tripulación y personal en los aeropuertos internacionales.

(c) Disposiciones relativas al estacionamiento y al servicio de las aeronaves:

(1) La Autoridad Aeronáutica se cerciorará que los explotadores de aeródromos o aeropuertos garanticen la disponibilidad de instalaciones y servicios convenientes para el estacionamiento y el servicios de aeronaves a fin de acelerar el despacho y las operaciones que han de realizarse en la plataforma, y reducir así el tiempo que las aeronaves están inmovilizadas en tierra.

(d) Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes:

(1) La Autoridad Aeronáutica permitirá siempre y cuando se cumplan todas las medidas de seguridad de la aviación necesarias y otros requisitos en materia de control que se encuentren en la normativa legal vigente, que los explotadores de aeropuertos y de aeronaves proporcionen instalaciones y servicios de instalación y facturación fuera del aeropuerto.

(2) La Autoridad Aeronáutica se asegurará que el personal de seguridad de la aviación y de control fronterizo, utilicen técnicas eficientes de inspección y registro al momento de realizar la inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano, en aras de facilitar la salida de las aeronaves.

(3) La Autoridad Aeronáutica requerirá a los explotadores de aeropuertos y a las autoridades competentes, que proporcionen servicios eficientes a la aviación general en relación con sus requisitos operacionales y administrativos.

(4) Los explotadores de aeródromos o aeropuertos dispondrán que haya un número suficiente de canales de control, de manera que el despacho de los pasajeros y tripulaciones de salida, si se requiere, pueda hacerse con la menor demora posible. Dispondrá además, si es posible, de canales adicionales a los cuales podrá derivarse los casos complicados sin demorar el movimiento de los pasajeros.

(e) Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipaje:

(1) La Autoridad aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, con los explotadores de aeródromos o aeropuertos y explotadores de aeronaves, la disposición de suficientes puestos de control, a fin de poder realizar el despacho de los pasajeros y las tripulaciones que llegan con la menor demora posible. Se establecerán además, uno o más puestos de control adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar la afluencia de los pasajeros.

(2) La Autoridad aeronáutica se asegurará que los explotadores de aeropuerto proporcionen en el aérea de entrega del equipaje el espacio adecuado que permita a cada pasajero identificar con facilidad y recoger rápidamente su equipaje facturado.

(3) La Autoridad aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, los explotadores de aeródromos o

aeropuertos y explotadores de aeronaves para que se adopten las medidas necesarias a fin de asegurarse que el equipaje llegue rápidamente al área de entrega de equipajes.

(4) La Autoridad aeronáutica velará que, cuando corresponda, se instalen sistemas mecanizados de entrega de equipaje en los aeropuertos para facilitar el movimiento del equipaje de los pasajeros.

(5) La Autoridad aeronáutica se asegurará que los explotadores de aeropuertos proporcionen a los pasajeros ayuda para la traslado de su equipaje, desde las aéreas de recogida de su equipaje hasta el punto más cerca posible, de los medios de transporte de superficie del aeropuerto o entre terminales de aeropuertos.

(f) Tránsito y transbordo de pasajeros y tripulaciones:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, a tenor de la normativa legal vigente, que los pasajeros que permanezcan a bordo de la aeronave, se les pueda autorizar el embarque y desembarque durante el reabastecimiento de combustible, a condición de que se tomen las medidas de seguridad operacional y de protección necesarias.

(2) La Autoridad Aeronáutica se cerciorará que los explotadores de aeropuertos proporcionen espacio suficiente para los mostradores de despacho en las áreas de transito directo, de conformidad con los niveles de tráfico. Las necesidades en materia de espacio y las horas de funcionamiento deberían convenirse entre los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves.

(g) Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes, con los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves para que se cuenten con instalaciones de almacenamiento del equipaje dejado por sus propietarios en los aeropuertos, a fin de recogerlo más tarde, considerando los requisitos de seguridad de la aviación.

(2) La Autoridad Aeronáutica se asegurará que los explotadores de aeropuertos y aeronaves según corresponda, proporcionen instalaciones para que los equipajes no reclamados, no identificados, demorados o extraviados, estén resguardados hasta que se despache, se reexpida, se reclame o se disponga del mismo de conformidad con la normativa legal vigente. El personal autorizado el explotador aeronaves tendrá acceso a dicho equipaje durante las horas en que el aeropuerto este en servicio.

(3) La Autoridad Aeronáutica requerirá a los explotadores de aeródromos o aeropuertos y en cooperación con los explotadores de aeronaves, se tomen las medidas necesarias para que las instalaciones y servicios en el edificio terminal estén diseñados, administrados y organizados, de modo que, se evite que el público no viajero que se encuentre en las instalaciones del aeropuerto, obstaculice el movimiento del tráfico de entrada y de salida de pasajeros.

(4) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes y los explotadores de aeropuertos, para que cuando se ofrezcan a la venta artículos libres de derechos u otros artículos en los edificios terminales, ya sea exclusivamente a los pasajeros que salen o llegan, se tomen las disposiciones necesarias para situar las tiendas en lugar conveniente que aseguren el fácil acceso de un gran número de pasajeros, permitan prestar un servicio eficiente y se disponga de espacio suficiente para el público, a fin de evitar la congestión e interferencia con las corrientes principales de pasajeros de salida y llegada.

(5) La Autoridad Aeronáutica requerirá a los explotadores de aeropuertos, que las instalaciones y servicios de ventas al por menor se encuentren situadas convenientemente, pero sin impedir el movimiento de los pasajeros.

(6) La Autoridad Aeronáutica coordinará con los explotadores de aeródromo o aeropuerto para que se cuenten con instalaciones de permanencia para pasajeros no admitidos, las cuales serán administradas por las autoridades competentes en materia de migración.

(h) Instalaciones para el manejo y despacho de la carga y el correo:

(1) La Autoridad Aeronáutica requerirá a los explotadores de aeropuertos dispongan lo necesario para el despacho de las aeronaves exclusivamente de carga.

(2) La Autoridad Aeronáutica exhortará a los explotadores de aeropuertos, que los terminales de carga y sus caminos de acceso a la parte pública estén debidamente diseñados y explotados para proporcionar acceso eficaz.

(3) La Autoridad Aeronáutica, requerirá a los explotadores de aeropuertos y en cooperación con los explotadores de aeronaves, terminales de carga diseñados para facilitar el tratamiento instalaciones y servicios apropiados para el tratamiento y almacenamiento seguro, higiénico, eficaz y protegido de la carga de conformidad con la normativa legal vigente.

(4) La Autoridad Aeronáutica, requerirá a los explotadores de aeropuertos y en cooperación con los explotadores de aeronaves, instalaciones y servicios apropiados para el tratamiento y almacenamiento seguro, eficaz y protegido de los envíos de correo, en los aeropuertos en que el volumen de correo lo justifique y de conformidad con la normativa legal vigente.

(i) Instalaciones y servicios necesarios para implantar las medidas de sanidad pública, el socorro médico de urgencia y las relativas a la cuarentena de animales y plantas:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente y con los explotadores de aeropuerto, para asegurar el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales.

(2) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la Autoridad competente para asegurarse de que en todos sus principales aeropuertos internacionales o cerca de los mismos, existan instalaciones y servicios de vacunación y revacunación, así como para expedir los certificados correspondientes.

(3) La Autoridad Aeronáutica coordinará con los explotadores de aeropuertos a los fines de disponer de acceso a instalaciones apropiadas para la administración de las medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a

aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros.

(4) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con la autoridad competente se asegurarán que los pasajeros y tripulaciones en tránsito puedan permanecer en locales libres de cualquier peligro de infección y de insectos vectores de enfermedades y, cuando sea necesario, deberían proporcionarse los medios para el traslado de pasajeros y tripulaciones a otro terminal o aeropuerto cercano sin exponerlos a ningún peligro para la salud.

(5) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con la autoridad competente se cerciorarán que los procedimientos de manipulación y distribución de productos destinados al consumo de alimentos, bebidas, agua y otros, a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, cumplan con el Reglamento Sanitario Internacional y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los Reglamentos aeroportuarios nacionales.

(6) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con la autoridad competente, y con los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves, se asegurarán que en los aeropuertos internacionales se instale un sistema seguro, higiénico y eficaz para la remoción y eliminación de todos los desechos, aguas residuales y otros materiales peligrosos para la salud de las personas, animales o plantas, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los Reglamentos aeroportuarios nacionales.

(7) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con la autoridad competente y los explotadores de aeropuertos, se asegurarán que los aeropuertos internacionales, mantengan instalaciones y servicios para la prestación de primeros auxilios en el lugar y que se cuente con los debidos arreglos para el traslado inmediato de los casos ocasionales más graves a servicios de atención medica competente convenidos de antemano.

(j) Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes:

(1) La Autoridad Aeronáutica coordinará con las autoridades competentes para que se proporcione gratuitamente, a tenor de la normativa legal vigente, los servicios suficientes durante las horas hábiles establecidas.

(k) Pasajeros insubordinados:

(1) La Autoridad Aeronáutica efectuará las coordinaciones pertinentes con los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves, a fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, y fomentará entre los pasajeros la coincidencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves.

(2) Los explotadores de aeropuerto y explotadores de aeronaves deben proporcionar capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros.

(l) Comodidades para los pasajeros:

(1) La Autoridad Aeronáutica, coordinará con la autoridad competente, para que cuando se restrinja la importación y exportaciones de divisas de otros Estados, disponga que se expidan a los viajeros certificados que indiquen las cantidades de las divisas que poseen al entrar en el Estado, permitiendo que tales viajeros al presentar dichos certificados antes de salir de Estado, se lleven las respectivas divisas.

(2) La Autoridad aeronáutica validará que los explotadores de aeropuertos establezcan los procedimientos necesarios con el fin de que el cobro de los derechos, impuestos aeroportuarios u otras tarifas similares, siempre que sea posible no se realicen de forma directa a los pasajeros.

(3) La Autoridad Aeronáutica verificará que los explotadores de aeropuertos, proporcionen información a los pasajeros respecto al transporte terrestres disponible en el aeropuerto.

(4) La Autoridad Aeronáutica vigilará que los explotadores de aeropuertos durante sus operaciones, proporcionen instalaciones adecuadas para el cambio legal de divisas extranjeras cotizables, a tenor de la normativa legal

vigente, a través de oficinas gubernamentales o autorizaran para ello a entidades particulares. Este servicio se prestará a los pasajeros de llegada como a los de salida.

SECCIÓN 9.17 OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN.

(a) Fianzas y exención de requisición o embargo:

(1) La Autoridad Aeronáutica exigirá la presentación de garantías, a tenor de lo establecido en la legislación aeronáutica vigente, a los explotadores de aeronaves para garantizar el cumplimiento de las obligaciones relativas a la explotación de sus operaciones aéreas; las autoridades competentes, en coordinación con la Autoridad Aeronáutica podrán exigir así mismo el cumplimiento de las disposiciones relativas a aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria, fitosanitarias u otras.

(b) Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación, de accidentes y recobro:

(1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes y a los fines de acelerar los trámites de ingreso al territorio de la República Bolivariana de Venezuela, del personal técnico de otros Estados en labores de búsqueda, salvamento e investigación de accidentes no les será exigido mayores documentos para su ingreso más que su respectivo pasaporte.

(2) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, facilitará la entrada temporal al territorio, cuando el Estado así lo requiera, previo cumplimiento de las medidas de sanidad y reglamentación veterinaria y fitosanitaria (si es necesario) de todas las aeronaves, herramientas, piezas de repuesto y equipos necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves averiadas de otro Estado. Estos materiales se admitirán temporalmente, a tenor de la normativa legal vigente en materia de derechos de aduana, de otros impuestos, derechos y de la aplicación de reglamentos de cualquier naturaleza que restrinjan la importación de mercancías.

(3) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, facilitará el traslado, fuera del territorio, cuando el Estado así lo requiera, previo

cumplimiento de las medidas de sanidad y reglamentación veterinaria y fitosanitaria (si es necesario) de todas las aeronaves, y de cualquieras otras que hayan sido autorizadas para la prestación de auxilio, así como de las herramientas, piezas de repuesto y equipo que se hayan traído a los efectos de búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro.

(4) Las aeronaves averiadas o partes de las mismas y todos los suministros o carga que contengan, así como cualquier aeronave, herramientas, piezas de repuesto o equipo, traídos para usarse temporalmente en la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro, que no salgan del territorio dentro de un periodo fijado, estarán sujetos a la normativa legal vigente en materia de derechos de aduana, de otros impuestos, derechos y de la aplicación de reglamentos de cualquier naturaleza que restrinjan la importación de mercancías.

(5) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, se asegurará si, en relación con una investigación de accidente de aviación resulta necesario enviar a otro estado contratante una pieza, o piezas, de una aeronave averiada para el examen o ensayos técnicos correspondientes, que el traslado de tal pieza, piezas, se efectúe sin demora.

c) Vuelos de Socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencias semejantes en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas:

1) Cuando el Estado lo autorice, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, facilitarán la entrada, salida y el tránsito por el territorio de las aeronaves que realicen vuelos de socorro de organizaciones internacionales recocidas por las Naciones Unidas, o en nombre de estas, o bien de los Estados o en nombre de ellos, y se tomará todas las medidas posibles para garantizar la seguridad de esos vuelos. Dichos vuelos comenzaran lo más rápidamente posible después que se haya obtenido el consentimiento del Estado que reciba la ayuda.

2) Cuando el Estado así lo autorice, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con la autoridad competente, procurarán que el personal y los artículos que llevan a bordo de los vuelos de socorro sean admitidos sin demoras, a tenor de la normativa legal vigente.

d) Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencia:

1) Cuando el Estado así lo autorice, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con la Autoridad competente, en caso de emergencia, autorizará la entrada, el tránsito y la salida de aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina o a realizar otras operaciones necesarias para garantizar la seguridad marítima, la de las poblaciones y la protección del medio ambiente marino, a tenor de la normativa legal vigente.

2) Cuando el Estado así lo autorice, la Autoridad Aeronáutica en coordinación con las Autoridades competentes, en caso de emergencia, facilitará en la medida de lo posible y a tenor de la normativa legal vigente la entrada, el tránsito y la salida de personas, carga, material y equipos necesarios para hacer frente a la contaminación marina y efectuar las operaciones de seguridad.

e) Aplicación del reglamento sanitario internacional y disposiciones conexas:

1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes cumplirán con las disposiciones emanadas de la Organización Mundial de la Salud. En la implantación de estas disposiciones los órganos administrativos competentes velarán por la aplicación estricta de las mismas.

2) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes tomarán todas las medidas posibles para que los funcionarios con competencia en la materia, usen los certificados internacionales del formulario de vacunación, a fin de asegurar su aceptación uniforme.

3) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes velará para que los explotadores de aeronaves pongan a disposición de los pasajeros con suficiente anticipación a la salida, los requisitos en materia de vacunaciones, exigidas por las autoridades de los países

de destino, así como verificar los certificados de vacunación o revacunación que conforme a la legislación vigente, se ajunten al Reglamento Sanitario Internacional.

4) La Autoridad Aeronáutica velará para que, cuando se haya identificado una amenaza para la salud pública, y los organismos administrativos competentes exijan información sobre los itinerarios de viajes de los pasajeros y/o la tripulación, o información del contacto para poder comunicarse con las personas que podrían haber estado expuestas a una enfermedad transmisible, el explotador de aeronaves debe aceptar la "tarjeta de salud pública para localizar a los pasajeros" (ver apéndice G), como documentos único para ese fin.

(f) Plan Nacional de Aviación para brote de enfermedades transmisibles:

(1) La Autoridad Aeronáutica velará para que se cumpla, en los aeropuertos y aeródromos el Plan Nacional de Aviación para afrontar un brote de una enfermedad trasmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional.

(2) La autoridad aeronáutica conjuntamente con las autoridades competentes y los explotadores de aeropuertos se cercioraran que el explotador de aeronave notifique a los Servicios de Tránsito Aéreo de manera inmediata, cuando se detecte que existe un caso sospechoso de enfermedad transmisible en la aeronave.

Los Servicios de Tránsito Aéreo (ATC), coordinaran con las autoridades del Aeropuerto o aeródromo para que el personal y el equipo médico actúen prontamente y gestionen los riesgos relacionados con la salud pública del referido vuelo.

(3) La Autoridad Aeronáutica velará por que se publique y se mantenga actualizado en su AIP un listado de los procedimientos o protocolos que deben seguir las líneas aéreas en casos relacionados con la salud en una aeronave en vuelo.

SECCIÓN 9.18 ESTABLECIMIENTO DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN.

a) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, establecerán un Programa Nacional de Facilitación, basándose en los requisitos que en materia de facilitación, se encuentren estipulados en la normativa legal vigente y en la normativa técnica que rige la materia.

b) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes se asegurará de que el objeto previsto del Programa Nacional de Facilitación, sea la adopción de todas las medidas visibles para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos o retrasos innecesarios.

c) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, establecerán un Comité Nacional de Facilitación, así como los comités locales de facilitación, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los distintas autoridades competentes de los diversos aspectos de la aviación civil, conjuntamente con los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves.

d) La Autoridad Aeronáutica velará para que los explotadores de aeródromo o aeropuerto constituyan un Comité Local de Facilitación, a tenor de la normativa legal vigente.

e) El Comité Local de Facilitación del aeropuerto será presidio por la Autoridad Aeroportuaria, quien nombrará formalmente a su representante y lo notificará a la Autoridad Aeronáutica.

f) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes velará por establecer una estrecha coordinación, adaptada a las circunstancias, entre los programas de facilitación y de seguridad. A tal fin, algunos miembros de los comités de facilitación deberían ser al mismo tiempo, miembros de los comités de seguridad.

SECCIÓN 9.19. CONFORMACIÓN DEL COMITÉ LOCAL DE FACILITACIÓN.

(a) Cada Comité Local de Facilitación del aeródromo o aeropuerto debe estar conformado por los siguientes órganos:

(1) El Responsable por parte de la Autoridad Aeroportuaria, quien lo presidirá.

(2) Un Vicepresidente, designado por los Miembros del Comité.

(3) Un Secretario, designado por la Autoridad Aeroportuaria.

(4) Un Representante de la Autoridad Aeronáutica.
(5) Un Representante del Comité Local de Seguridad de la Aviación Civil del aeródromo o aeropuerto.
(6) Representantes de los Explotadores de Aeronaves que operan en el aeródromo o aeropuerto.
(7) Representantes de los Organismos Oficiales en materia de identificación y aduanas destacados en el aeródromo o aeropuerto.
(8) Representantes de los Organismos de Seguridad de Estado y Defensa destacados en el aeródromo o aeropuerto.
(9) El Representante de los Organismos Oficiales en materia de sanidad humana y sanidad animal y vegetal destacados en el aeródromo o aeropuerto.
(10) Cualquier otra persona o entidad que la Autoridad Aeroportuaria designe.
(11) De acuerdo con las características del aeropuerto, es posible que alguno de los representantes anteriormente mencionados no apliquen; en tal sentido, la integración del Comité Local de Facilitación estará formada por los representantes que existan en el mismo.

(b) Funciones de los Miembros del Comité Local de Facilitación:
(1) El Presidente del Comité Local de Facilitación tiene como funciones:
(i) Formular, con asistencia del Secretario, el orden del día.
(ii) Presidir las sesiones y dirigir los debates.
(iii) Coordinar las reuniones para garantizar la asistencia de la totalidad de sus miembros.
(iv) Firmar las actas en unión del Secretario.
(v) Convocar, por conducto del Secretario, a los miembros del Comité para las sesiones ordinarias y extraordinarias.
(vi) Dar a conocer al Comité Nacional de Facilitación, los acuerdos tomados y elevar aquellos que sean de la competencia del mismo.
(vii) Solicitar a las comisiones de trabajo designadas, los estudios correspondientes.
(viii) Representar al Comité a todos los efectos.
(ix) Supervisar e informar al Comité el resultado de los acuerdos tomados en las sesiones de trabajo.

(c) Funciones del Vicepresidente del Comité Local de Facilitación:
   (1) La Vicepresidenta debe recaer necesariamente en uno de sus miembros y será nombrado por un periodo de seis (6) meses y de forma rotativa.
   (2) El Vicepresidente ostentará todas las funciones del Presidente cuando lo sustituye por ausencia temporal o enfermedad y realizará además, aquellas funciones que el Presidente le delegue o el Comité le asigne.

(d) Funciones de los miembros del Comité Local de Facilitación:
   (1) Asistir y participar en las reuniones del Comité.
   (2) Aportar datos e informaciones que faciliten acuerdos.
   (3) Aprobar los análisis y estudios que les sean solicitados en el tiempo y forma que establezca el Comité para cada caso.
   (4) Debatir y deliberar; todos los miembros del Comité asistentes a las sesiones tendrán voz y voto en las decisiones del comité.
   (5) Adoptar las medidas oportunas para el desarrollo de los acuerdos tomados en las sesiones del Comité, así como de las instrucciones emanadas por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(e) Funciones del Secretario del Comité Local de Facilitación:
   (1) Citar por orden del Presidente a las reuniones ordinarias y extraordinarias.
   (2) Informar a los miembros del Comité, previo a las reuniones, el orden del día.
   (3) Recibir las proposiciones de los miembros relativas a la facilitación.
   (4) Firmar conjuntamente con el Presidente de las actas de las reuniones.
   (5) Entregar a cada miembro del Comité copia autorizada de las actas de las reuniones.
   (6) Despachar con el Presidente los asuntos a su cargo.
   (7) Remitir al Comité Nacional de Facilitación y a los organismos competentes, las informaciones propias del Comité de Facilitación del aeropuerto, que les sean solicitadas.
   (8) Controlar y archivar la documentación del Comité.

(f) Tipos y periodicidad de las reuniones del Comité Local de Facilitación:

(1) Las reuniones del Comité Local de Facilitación del aeródromo o aeropuerto, deben ser de dos clases:
   (i) Ordinarias: Deben celebrarse mensualmente.
   (ii) Extraordinarias: Podrán celebrarse siempre que las convoque su Presidente, por libre iniciativa o a petición de, como mínimo, dos tercios de los integrantes del Comité, previa justificación del orden del día, y solo debe debatirse los asuntos que la motivaron.

(g) Convocatoria del Comité Local de Facilitación:
   (1) La convocatoria debe ser realizada por el Presidente, con el periodo de antelación que se determine y en cualquier caso con un mínimo de ocho (8) días para las sesiones ordinarias.
   (2) En la convocatoria debe determinarse el lugar, día y hora fijados por el Presidente, así como la indicación del orden del día.

(h) Actas del Comité Local de Facilitación:
   (1) El contenido de las Actas que se levanten en evidencia de las reuniones del Comité Local de Facilitación, debe incluir:
      (i) Relación de asistentes.
      (ii) Circunstancias de lugar, fecha y tiempo.
      (iii) Puntos principales a tratar.
      (iv) Forma, contenido y resultado de los acuerdos.
      (v) Anexos: Informes y escritos finales que han determinado los acuerdos adoptados.

(i) Responsabilidades y obligaciones:
   (1) Los asistentes a las sesiones del Comité Local de facilitación deben guardar el correspondiente sigilo profesional de las informaciones a que tuviese acceso así como a mantener la asistencia y puntualidad en las reuniones del Comité.
   (2) El acta debe expresar, de forma sucinta, los argumentos empleados por los miembros del Comité en sus debates. No obstante, cualquier miembro del Comité tiene derecho a que sus argumentos consten textualmente en el Acta, en cuyo caso, debe haber entrega al Secretario del Comité de un escrito que contenga su intervención.
   (3) El Acta de cada sesión debe ser aprobada al cierre de la reunión, procediéndose a su correspondiente firma. Una vez aprobada, se debe entregar copia de la misma a los

miembros del Comité, incluyendo una copia que debe ser remitida a la Gerencia de Seguridad de la Aviación y Facilitación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(j) Cumplimiento:

(1) El explotador de aeródromo o aeropuerto debe proporcionar evidencia de la conformación y funcionamiento del Comité, y deben ser demostradas en las inspecciones y evaluaciones que tenga a bien realizar los Inspectores Aeronáuticos en Facilitación de la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 9.20 FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE LOS PASAJEROS QUE REQUIEREN ASISTENCIA ESPECIAL.

(a) Generalidades:

(1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes y los explotadores de aeropuerto y explotadores de aeronave, se asegurarán que además de los servicios que dispone habitualmente el público en general en sus viajes, se proporcione asistencia especial a las personas con discapacidades.

(2) La Autoridad Aeronáutica velará porque la asistencia especial, incluya también la información y las instrucciones suministradas por medios comprensibles para los viajeros afectados por impedimentos cognitivos o sensoriales.

(3) La Autoridad Aeronáutica, en coordinación con las autoridades competentes, velará para que los explotadores de aeropuerto y explotadores de aeronave, adopten las medidas necesarias, a tenor de la normativa legal vigente, a los fines de facilitar el acceso de las personas con impedimentos a todos los servicios ofrecidos tanto en el terminal aéreo como en la totalidad de su viaje, desde que éste comienza hasta que efectivamente termina.

(4) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velarán para que los explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos adopten las medidas dispuestas en la normativa legal vigente; así como otros entes involucrados para asegurar que las personas con discapacidad cuentan con la

información necesaria en cuento a la asistencia requerida por estos durante su vuelo según sean sus necesidades.

(5) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velarán para que efectivamente se tomen todas las medidas necesarias por parte de los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y otros entres involucrados, con objeto de establecer y coordinar programas de capacitación para asegurarse de que éstos disponen de personal entrenado ´para asistir a las personas con discapacidades.

(6) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velará para que los explotadores de aeropuerto y explotadores de aeronaves; así como otros entres involucrados den estricto cumplimiento tanto a las disposiciones contenidas en esta regulación, como a lo contemplado en la normativa técnica legal vigente en la materia.

(b) Acceso a los aeropuertos:

(1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, tomarán las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios y dispositivos aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidad.

(2) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velará que se cumplan los procedimientos que forman parte de un viaje por vía aérea, incluidas reservas, presentación, inmigración y aduana, autorizaciones de seguridad, transferencias dentro de los aeropuertos, embarque y desembarque, salida, transporte y llegada, se adapten a las necesidades de las personas con discapacidad a fin de facilitar su despacho y transporte en forma digna.

(3) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velarán por que los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos, adopten efectivamente medidas para asegurar que las personas con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información de vuelo.

(4) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velará para que las

instalaciones de estacionamientos adecuadas cumplan con los requisitos exigidos por la normativa legal vigente, a las personas con necesidades de movilidad, y cumplan con las medidas apropiadas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal.

(5) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velarán por que las entradas principales en los edificios terminales puedan situarse lo más cerca posible de puntos reservados para las personas con discapacidad, para facilitar el movimiento de éstas en las diversas áreas de aeropuerto. Asimismo, las rutas de acceso a las mencionadas áreas del aeropuerto deben estar libres de obstáculos.

(c) Servicio sin interrupciones:

(1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, velará para que el servicio proporcionado a solicitud de las personas con discapacidad sea dado con eficiencia e ininterrumpidamente, siempre adaptado a sus necesidades.

(d) Denegación del transporte únicamente por motivos de seguridad operacional:

(1) La Autoridad Aeronáutica velará para que los explotadores de aeronaves no denieguen el transporte de personas con discapacidad, debido a su estado, salvo que se compruebe que afecta la condición de la persona y por la exigencia de la seguridad operacional.

(e) Asistencia sin costo alguno:

(1) La Autoridad Aeronáutica velará para que los explotadores de aeronaves proporcionen sin costo alguno la asistencia de las personas con discapacidad, a tenor de la normativa legal vigente.

(f) Acceso a los servicios aéreos:

(1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, tomarán las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidades dispongan de acceso adecuado a los servicios aéreos.

(2) La Autoridad Aeronáutica establecerá disposiciones al efecto de que las aeronaves que entren por primera vez en

servicios o que hayan sido objeto de remodelación importante, se conformen a las normas mínimas uniformes de acceso en cuanto al equipo a bordo de la aeronave, entre el cual deberían incluirse brazos de asientos abatibles, sillas de ruedas de a bordo, lavabos (baños), iluminación y letreros adecuados.

(3) La Autoridad Aeronáutica velará para que las sillas de rueda, los aparatos especiales y el equipo que necesiten las personas con discapacidad se transporten gratuitamente en la cabina si hay espacio suficiente o bien designarse como equipaje prioritario y lo permiten los requisitos de seguridad, según las normas del explotador de aeronaves, aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

(4) Los animales guía que acompañen a los pasajeros deben transportarse sin cargo en la cabina, a condición de lo establecido en la normativa legal vigente.

(5) La Autoridad Aeronáutica coordinará con la autoridad competente, con los explotadores de aeropuertos y explotadores de aeronaves para mantener una lista actualizada de las restricciones relativas al trasporte de los dispositivos accionados por baterías, incluidas las ayudas para la movilidad que contengan baterías, a los fines notificaran prontamente a la OACI tales restricciones para su inclusión en la documentación técnica de la materia.

(6) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con los explotadores de aeropuertos deben permitir a las personas con discapacidad, que determinen por sí mismas, si necesitan o no un acompañante y que viajen sin necesidad de autorización médica. Sin embargo, debería ser obligatorio dar aviso previo cuando sea necesario asistirlos o precisen de equipos elevadores.

(7) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con la autoridad competente, permitirá a los explotadores de aeronaves que exijan a las personas con impedimentos que obtengan un certificado médico cuando, debido a su estado de salud, sea evidente que no puede garantizarse la seguridad o bienestar de los pasajeros en cuestión o de los demás pasajeros. Además, se permitirá a los explotadores de aeronaves que exijan un acompañante cuando sea evidente que la persona con impedimentos no

es autosuficiente y que por ello no puede garantizarse la seguridad o bienestar de la persona en cuestión o de los demás pasajeros.

(8) Si es necesaria la presencia de un acompañante, la Autoridad Aeronáutica, solicitará en la medida de lo posible, a los explotadores de aeronaves, para que éstos ofrezcan descuentos para el transporte de la persona acompañante.

(g) Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

(1) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, harán arreglos para facilitar la entrada temporal a la República Bolivariana de Venezuela, de los familiares de las víctimas de los accidentes de aviación ocurridos en el territorio venezolano.

(2) La Autoridad Aeronáutica en coordinación con las autoridades competentes, facilitará la entrada temporal en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, al representante autorizado del explotador cuya aeronave haya sufrido el accidente, para permitir que presten asistencia a los sobrevivientes y a sus familiares, a los familiares de las víctimas fallecidas en el accidente y a las autoridades competentes de otros Estados, si fuere el caso.

(3) Las autoridades competentes al efectuarse los arreglos para la entrada de las personas mencionadas en el numeral anterior, al territorio venezolano no deben exigir otros documentos de viaje que un pasaporte o un documento de emergencia expedido específicamente a dichas personas para permitirles viajar a nuestro territorio. Para el caso de aquellos Estados a los cuales la República Bolivariana de Venezuela exija visado, se debe acelerar la expedición de los mismos a través de la autoridad competente.

(4) La Autoridad aeronáutica coordinará con la autoridad competente para expedir documentos de viaje de emergencia, cuando sea necesario, a sus nacionales sobrevivientes del accidente.

(5) El Estado Venezolano, presentará todas las asistencias necesarias, tal como hacer los arreglos para el transporte y el despacho de aduanas para la repatriación de los restos

mortales a sus países de origen, a solicitud de los familiares de los fallecidos o del explotador de la aeronave que ha sufrido el accidente (Ver apéndice H).

SECCIÓN 9.21 PROGRAMAS, MANUALES, PLANES Y OTROS DOCUMENTOS SOLICITADOS.

(a) La Autoridad Aeronáutica velará porque todo explotador del servicio público y especializado de transporte aéreo, servicios especializados aeroportuarios, explotadores de aeródromo o aeropuerto, consignen ante ésta, conforme a la normativa legal vigente:
   (1) Programa de Facilitación.
   (2) Plan de Capacitación.
   (3) Plan de Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.
   (4) Otros documentos que exija la Autoridad Aeronáutica.

(b) La Autoridad Aeronáutica una vez apruebe los planes anteriormente identificados, supervisará y fiscalizará que los sujetos de aplicación de los mismos, los ejecuten de acuerdo con los parámetros establecidos en la normativa aeronáutica.

(c) Los Programas, Manuales, Planes y otros Documentos antes mencionados deben estar aprobados por la Autoridad Aeronáutica y disponibles con copias actualizadas, en las siguientes áreas:

(d) En las oficinas principales,

(e) Donde se brinda atención a los clientes y pasajeros,

(f) Oficinas operativas en plataforma, estaciones y,

(g) En cualquier otra aérea donde la Autoridad Aeronáutica lo solicite.

SECCION 9.22 PROCESOS DE CERTIFICACIÓN.

(a) La persona jurídica que pretenda un certificado de explotador del servicio público de transporte aéreo, servicio especializado de transporte aéreo, servicios especializados aeroportuarios, explotador de aeródromo o aeropuerto debe someterse al correspondiente proceso de certificación y dentro de éste, dar cumplimiento a los procesos de facilitación establecidos en la normativa técnica vigente ante la Autoridad Aeronáutica.

(b) La Autoridad Aeronáutica, efectuará las inspecciones a los procedimientos y demostraciones, a través de los inspectores de

facilitación, pautadas para la verificación y validación de las políticas, planes, programas y procedimientos establecidos por el explotador del servicio público y especializado de transporte aéreo, servicios especializados aeroportuarios, explotadores de aeródromo o aeropuerto, según sea el caso, como soporte de la ejecución de las actividades cotidianas de la operación propuesta, a fin de constatar su capacidad, competencia y certificación de sus operaciones.

SECCIÓN 9.23 ACCESO DE INSPECTORES DE FACILITACIÓN DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

Los Inspectores de Facilitación de la Autoridad Aeronáutica, tendrán la facultad de ingresar a todas las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos o aeropuertos con cámara filmadora, cámara fotográfica u otro artículo necesario en cumplimiento de sus funciones.

SECCIÓN 9.24 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.

El explotador del servicio público de transporte aéreo, servicio especializado de transporte aéreo, servicios especializados aeroportuarios, explotador de aeródromo o explotador de aeropuerto, proporcionará la documentación que evidencie el cumplimiento de la presente regulación y cualquier otro documento solicitado por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 9.25 CLAUSULA DE INCUMPLIMIENTO.

Cualquier explotador, empleado, persona comprendida dentro de la presente regulación o con alguna otra regulación aplicable al Plan Nacional de Facilitación, que incumpla con la misma, o cometa cualquier acto que atente contra la seguridad de la Aviación Civil o la facilitación, podrá ser sometida al régimen establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, sin menoscabo de las acciones penales, civiles y administrativas pertinentes.

DISPOSICION DEROGATORIA

UNICA: Se deroga la Providencia Administrativa **N° PRE- CJU- 183- 09**, de fecha 01 de julio de 2009, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.213, de fecha 03 de julio de 2009, que contiene la Regulación Aeronáutica Venezolana 9 (RAV 9) titulada "Inspección y Fiscalización en materia de Facilitación", así

como todas aquellas normas e instrumentos que coliden con la presente Providencia Administrativa.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Lo no contemplado en esta Regulación, será resuelto en cada caso de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela.

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

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUÍS MONTENEGRO CARRILLO
Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Decreto N° 1.860 del 03/06/2015.
Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

APÉNDICE A
DECLARACIÓN GENERAL

DECLARACIÓN GENERAL
(Salida/Entrada)

Explotador .....

Marcas de nacionalidad y de matrícula ..... Vuelo núm. ..... Fecha .....

Salida de ..... Llegada a .....
(Lugar) (Lugar)

RUTA DE VUELO
(La columna "Lugar" debe indicar siempre el punto de origen, todas las paradas en ruta y el punto de destino)

LUGAR	NOMBRES DE LA TRIPULACIÓN*	NUMERO DE PASAJEROS EN ESTA ETAPA**
		Lugar de salida: Embarcan ..... Continúan en el mismo vuelo .....
		Lugar de llegada: Desembarcan ..... Continúan en el mismo vuelo .....

Declaración sanitaria

Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente que pueden tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o confusión de aparición reciente, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior.....

.....

Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación.....

.....

Firma, si se exige, con hora y fecha _____

Miembro de la tripulación a quien corresponda

Exclusivamente para uso oficial

Declaro que todas las indicaciones y detalles incluidos en esta declaración general, y en cualesquiera formularios complementarios que deban presentarse con esta declaración general, son completos, exactos y verdaderos según mi leal saber y entender, y que todos los pasajeros en tránsito continuarán o han continuado en este vuelo.

FIRMA _____

Agente autorizado o piloto al mando

APÉNDICE B.
MANIFIESTO DE PASAJEROS

MANIFIESTO DE PASAJEROS

Explotador: _____

Marcas de nacionalidad y matrícula(*): _____ Vuelo Núm.: _____ Fecha: _____

Punto de embarque: _____ Punto de desembarque: _____

(LUGAR) (LUGAR)

Apellido e iniciales	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial

* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

APÉNDICE C.
MANIFIESTO DE CARGA

MANIFIESTO DE CARGA

Explotador: _____

Marcas de nacionalidad y matrícula(*): _____ Vuelo Núm.: _____ Fecha: _____

Punto de embarque: _____ Punto de desembarque: _____

(LUGAR) (LUGAR)

Número de la carta de porte aéreo	Número de bultos	Naturaleza de las mercancías*	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial

* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

APÉNDICE D.
CERTIFICADO DE DESINFECTACIÓN RESIDUAL

GOBIERNO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL

Las superficies interiores, incluido el espacio de la bodega, de la aeronave:_____
(Número de matrícula)
fueron tratadas con un producto aprobado de desinsectación residual, el: _____,
(Fecha)

de conformidad con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud ("Weekly Epidemiological Record" núm. 7, 1985, página 47; núm. 12, 1985, página 90; núm. 45, 1985, páginas 345-346; y núm. 44, 1987, páginas 335-336) y con las enmiendas pertinentes.

El tratamiento debe renovarse si, debido a operaciones de limpieza u otras, se elimina una cantidad importante del producto de desinsectación residual y, de cualquier manera, si han transcurrido ocho semanas a partir de la fecha anterior.

Fecha de vencimiento: _____

Firma: _____

Cargo: _____

Fecha:_____

APÉNDICE E.
TARJETA INTERNACIONAL DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

TARJETA INTERNACIONAL DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

(En letra de molde*)

1. Nombre: _____ _____
Nombre *Apellido(s)*

2. Fecha de nacimiento: _____ _____ _____
Año *Mes* *Día*

3. Nacionalidad: _____

4. Documento de viaje: _____ _____ _____
Estado expedidor *Tipo de documento* *Número*

5. Pasajeros que llegan:
Puerto de embarque
o
Pasajeros que salen:
Puerto de desembarque
_____

6. (Otros datos, solicitados a discreción del Estado)

a) _____

b) _____

c) _____

* Se aplica a los idiomas que usan el alfabeto latino.

APÉNDICE F.
FORMATOS SUGERIDOS DE DOCUMENTOS PARA DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLES

DOCUMENTOS DE ATESTACIÓN DE PÉRDIDA O DESTRUCCIÓN DE DOCUMENTOS DE VIAJE

De: Autoridad de inmigración
o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)
Teléfono:
Télex:
Correo electrónico:

A: Autoridad de inmigración
o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)

La persona para la que se ha emitido el presente documento llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número) desde (ciudad y Estado).

Esta persona, que se ha considerado no admisible, ha perdido o destruido sus documentos de viaje y pretende ser/parece (suprímase la parte no pertinente y añádase toda información apropiada que pueda ser útil).

Apellidos:
Nombres:
Fecha de nacimiento:
Lugar de nacimiento:
Nacionalidad:
Residencia:

Fotografía en caso de haberla

Se ha encargado al trasportador de llegada que traslade a dicho pasajero del territorio de este Estado en el vuelo (número) que sale el día (fecha) a las (horas) desde el aeropuerto de (nombre).

De conformidad con el Anexo 9 al convenio sobre Aviación civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:

Nombre del funcionario:
Título:
Firma:
Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

CARTA RELATIVA A DOCUMENTOS DE VIAJE FRAUDULENTOS, FALSIFICADOS O IMITADOS Y A DOCUMENTOS AUTÉNTICOS PRESENTADOS POR IMPOSTORES

De: Autoridad de inmigración
o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)
Teléfono:
Télex:
Correo electrónico:

A: Autoridad de inmigración
o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)

Se adjunta una fotocopia de un pasaporte, tarjeta de identidad fraudulenta, falsificada, imitada, documento auténtico presentado por un impostor.

Número del documento:

Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:

Apellidos:
Nombres:
Fecha de nacimiento:
Lugar de nacimiento:
Nacionalidad:
Residencia:

Fotografía en caso de haberla

Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).

Al detentor del documento se le negó la entrada a (nombre del Estado) y se han dado instrucciones al transportista del vuelo en que vino para que lo embarque de nuevo saliendo del territorio de este Estado en el vuelo (número de vuelo) a las (hora) del día (fecha) desde (nombre del aeropuerto).

Dicho documento será necesario como prueba para el procesamiento del detentor y por consiguiente ha sido incautado. Puesto que este documento es propiedad del Estado en cuyo nombre fue expedido, se devolverá a las autoridades competentes después del procesamiento.

De conformidad con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:

Nombre del funcionario:
Título:
Firma:
Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

APÉNDICE G.
FORMULARIO DE SALUD PÚBLICA PARA LOCALIZAR A LOS PASAJEROS

Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros: Para proteger su salud, los funcionarios de salud pública necesitan que usted conteste este formulario cuando sospechen la existencia de una enfermedad contagiosa a bordo de un vuelo. La información que proporcione ayudará a los funcionarios de salud pública a ponerse en contacto con usted en caso de que haya estado expuesto a una enfermedad contagiosa. Es importante que conteste este formulario en forma completa y exacta. **La información solicitada se conservará de conformidad con la legislación aplicable y se utilizará exclusivamente para fines de salud pública.**

"Gracias por ayudarnos a proteger su salud".

Un miembro adulto de cada familia debe contestar un formulario. Escriban en MAYÚSCULAS. Dejar casillas en blanco para los espacios entre palabras.

INFORMACIÓN DE VUELO 1. Línea aérea 2. Núm. de vuelo 3. Núm. de asiento 4. Fecha de llegada (aaaammdd) 2 0

INFORMACIÓN PERSONAL 5. Apellido 6. Nombre de pila 7. Inicial 8. Sexo Masculino ☐ Femenino ☐

NÚMERO(S) DE TELÉFONO donde se le puede encontrar, de ser necesario. Incluir el código del país y de la ciudad.

9. Móvil 10. Trabajo

11. Domicilio 12. Otro

13. Correo electrónico

DIRECCIÓN PERMANENTE 14. Número y calle (Separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle) 15. Núm. de apto.

16. Ciudad 17. Estado/Provincia

18. País 19. Código postal

DIRECCIÓN TEMPORAL (Si es distinta, sólo anote el lugar que visitará primero)

20. Nombre del hotel (si es el caso) 21. Número y nombre de la calle (separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle) 22. Núm. de apto.

23. Ciudad 24. Estado/Provincia

25. País 26. Código postal

INFORMACIÓN DE CONTACTO PARA CASOS DE URGENCIA: de la persona que pueda ponerse en contacto con usted en los próximos 30 días.

27. Apellido 28. Nombre de pila 29. Ciudad

30. País 31. Correo electrónico

32. Número de teléfono móvil 33. Otro número de teléfono

34. COMPAÑEROS DE VIAJE — MIEMBROS DE LA FAMILIA: Incluir la edad solamente si es menor de 18 años

Apellido	Nombre de pila	Núm. asiento	Edad <18
(1)			
(2)			
(3)			
(4)			

35. COMPAÑEROS DE VIAJE — NO MIEMBROS DE LA FAMILIA: También incluir el nombre del grupo (si es el caso)

Apellido	Nombre de pila	Grupo (club, equipo, empresa, otros)
(1)		
(2)		

El formulario de salud pública para localizar a los pasajeros puede descargarse desde:
http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx o
http://www.capsca.org/CAPSCARefs.html#EvalForms

APÉNDICE H.
SALVOCONDUCTO PARA LA REPATRIACIÓN DE RESTOS HUMANOS

SALVOCONDUCTO PARA LA REPATRIACIÓN DE RESTOS HUMANOS

Documento internacional certificado – Repatriación de restos humanos

Datos del difunto

Apellido(s):_____
Nombre(s):_____
Dirección:_____
País:_____ Nacionalidad: _____
Fecha de nacimiento: _____ Fecha de defunción:_____
Lugar de defunción:_____ Causa de defunción (si se conoce):_____
Expedidor:_____
Teléfono: _____ Correo-e:_____
Consignatario:_____
Teléfono:_____ Correo-e:_____

Datos del vuelo

Aeropuerto de origen:_____ Hora de salida:_____
Aeropuerto de destino:_____ Hora de llegada:_____
Compañía:_____ Teléfono:_____
Contacto de la compañía:_____ Correo-e:_____
Número de vuelo:_____ Fecha:_____
Número de guía aérea:_____ Acompañante:_____

Documentación

Certificado de defunción:_____ Certificado de embalsamamiento (en su caso):_____
Certificado de ausencia de enfermedades infecciosas (en su caso):_____
Declaración de la empresa funeraria (en su caso):_____
Declaración de salida del país (en su caso):_____
Permiso de traslado:_____
Otros:_____
Expedido en:_____ Fecha:_____

Firma de la autoridad competente

Sello de la autoridad competente

- **Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-417-16, mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana sobre Seguridad de Aeronaves en la Aviación Civil (RAV 108).** *Gaceta Oficial Nº 6.228 Extraordinario del 18-05-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-417-16
CARACAS, 02 DE MAYO DE 2016

205°, 157° y 17°

En ejercicio de las competencias que me confieren los artículos 5 y 6 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009; el Artículo 7 numerales 3 y 5 de la ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

Dicta,

La siguiente,

RE**GULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 108**
(RAV 108)
SEGURIDAD DE AERONAVES EN LA AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO A
GENERALIDADES

SECCIÓN 108.1 OBJETO Y APLICABILIDAD.

(a) El objeto de la presente Regulación es establecer los principios de seguridad de la aviación civil que rigen la seguridad de las aeronaves y sus operaciones.

(b) Será aplicable a:

(1) Los titulares de certificados de explotador de aeronaves o permisos de operación otorgados por la Autoridad Aeronáutica venezolana.

(2) Toda persona a bordo de una aeronave descrita en el numeral anterior.

(3) Toda persona que se encuentre en una instalación en la cual se halle una aeronave o en la que se realizan las operaciones descritas en esta sección.
(4) Toda persona que forma parte de la organización del explotador de aeronave o de los servicios especializados aeroportuarios que atiendan a las aeronaves descritas en los numerales 1), 5) y 6) de la presente sección.
(5) Las aeronaves de la aviación general.
(6) Las aeronaves que estén bajo la responsabilidad de escuelas de pilotos, aeroclubes y organizaciones de mantenimiento aeronáutico.
(7) Los sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS).

SECCIÓN 108.2 DEFINICIONES.

Para los efectos de la presente regulación se define:

Aeronave Pilotada a Distancia (RPA): Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

Acto de Interferencia Ilícita: Aquellas acciones, hechos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

(a) El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
(b) La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
(c) Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
(d) Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
(e) La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.
(f) El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para:

(a) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte.

(b) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.

(g) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.

(h) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.

(i) La toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos.

(j) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar personas o cosas.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tráfico aéreo, el cual funciona como puerto de entrada o salida para tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria, fitosanitaria o procedimientos similares y que esté definido como tal por la Autoridad Aeronáutica.

Agente Acreditado: Agente expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la Autoridad Aeronáutica, con respecto la carga o el correo.

Área de Movimiento: Parte del aeródromo o aeropuerto designado para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves la cual se encuentra integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Armas: Objetos que pueden causar la muerte, herir, inmovilizar o incapacitar a las personas.

Autoridad Aeronáutica: Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, siendo el ente encargado de velar por la seguridad de la Aviación Civil, cuyo ámbito de competencia está enmarcado dentro del territorio nacional de la República Bolivariana de Venezuela, responsable de la ejecución y cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas y demás normas que regulen las actividades aeronáuticas civiles.

Autoridad de Seguridad Competente: La Autoridad designada para la seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela es la Autoridad Aeronáutica.

Aviación corporativa: La explotación o utilización no comercial de una aeronave por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general.

Aviación General: Se consideran todas las actividades aeronáuticas civiles no comerciales en cualquiera de sus modalidades.

Aviso de Bomba: Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, aeródromo, aeropuerto o una instalación de aeronáutica civil, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro tipo de artefacto.

Carga: Todos los bienes que transportan en una aeronave excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga de valor elevado: Carga que tenga gran valor comercial o histórico.

Carga o Correo de Alto Riesgo: La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida, se considerará de alto riesgo si, además cumple uno de los criterios siguientes:

(a) Existe información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil.

(b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha, o

(c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como

de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado, al respecto.

Carga y Correo de Trasbordo: La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

Centro de Operaciones de Emergencias o Centro de Manejo de Crisis: Lugar donde se estable el centro de operaciones de emergencia o el centro de manejo de crisis en caso de una interferencia ilícita contra la Aviación Civil.

Control de Seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

COMAIL: Abreviatura de correo de una empresa aérea enviado dentro de su red de estaciones.

COMAT: Abreviatura de materiales de una empresa aérea enviados dentro de su red de estaciones.

Correo: Es todo despacho de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan a los explotadores de aeronaves con el fin de que los entreguen a otras administraciones postales.

Empresas de Servicio de Seguridad: Personas jurídicas que brinde servicios privados especializados en materia de seguridad de la aviación a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeródromos o aeropuertos, agentes acreditados y sus instalaciones, de conformidad a la Regulación Aeronáutica Venezolana 112.

Equipaje de Mano: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que transportan en la cabina de pasajeros mediante convenio con el explotador.

Equipaje de Transferencia entre Líneas Aéreas: Equipaje de los pasajeros que se trasborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.

Equipaje Facturado o de Bodega: Es el conjunto de artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se transportan en la zona de carga de las aeronaves mediante acuerdo con cada explotador de aeronave.

Equipaje no Identificado: Equipaje que se encuentra en un aeropuerto o aeródromo, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Equipos de Seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, en sus instalaciones y servicios.

Escoltar: Significa el acompañar o supervisar una persona o cosa que no tiene acceso libre a áreas restringidas por razones de seguridad, como se establece en el programa de seguridad local del aeródromo o aeropuerto, de manera suficiente para tomar acción inmediata si se involucra en otras actividades diferentes para las cuales fue autorizado.
Estado de Matrícula: Estado o país cuyo registro aeronáutico está inscrita o matriculada una aeronave civil.
Estudio de Seguridad: Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrán aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita, y la recomendación de medidas correctivas.
Expedidor Reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.
Explotador de Aeronaves: Persona natural o jurídica, pública o privada, nacional o extranjera que se dedica a la explotación de aeronaves.
Explotador de Aeródromo o Aeropuerto: Toda persona, organismo o empresa, pública o privada, que posee un certificado para para explotar un aeródromo debidamente otorgado por la Autoridad Aeronáutica.
Explotador de RPA: Persona natural o jurídica, que se dedica a la explotación de aeronaves pilotadas a distancia.
Imprevisibilidad: La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.
Inspección: Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
Inspección de seguridad de la aeronave: Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas.
Mercancías Peligrosas: Todo objeto, o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas definidas en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Miembro de la Tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que debe cumplir a bordo de la aeronave, durante el periodo de servicio de vuelo.

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

Oficial de seguridad a bordo: Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

Parte Aeronáutica: El área de movimiento de un aeródromo o aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte Pública: El área de un aeródromo o aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público no viajero.

Pasajero perturbador: Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto, a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal del aeropuerto, de los miembros de la tripulación y, por consiguiente perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Pasajero en Tránsito: Pasajeros que salen de un aeródromo o aeropuerto en el mismo vuelo en el que llegaron.

Pasajeros insubordinados. Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

(a) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas.

(b) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones.

(c) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden

y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.

(d) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de la aeronave en vuelo; y

(e) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

Pasajeros y Equipajes de Trasbordo: Pasajeros y equipajes que efectúan enlace entre dos vuelos diferentes.

Permiso o tarjetas de identificación: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos o aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los mismos o a cualquier otra parte restringida a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares. Algunas veces, los permisos son llamados tarjetas de identificación o pase de aeródromo o aeropuerto.

Persona deportada: Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

Persona no admisible (inadmisible): Persona a quien se le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes. Dichas personas generalmente deben ser transportadas de vuelta a sus respectivos Estados de salida, o a cualquier otro Estado en sean admisibles, por el explotador de la aeronaves en que llegaron.

Personal de Seguridad: Persona que reúne los requisitos exigidos en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, para ejercer labores de seguridad en un explotador de aeronaves, explotador de aeródromos o aeropuertos, empresa de servicios de seguridad u otras que identifiquen la Autoridad Aeronáutica.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo o aeropuerto, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios Relativos a Factores Humanos: Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y

los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves: Medidas adoptadas por el explotador de aeronaves para proteger a la aviación civil nacional e internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Provisiones: Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y equipo asociado utilizados a bordo de una aeronave.

Puestos de Estacionamiento Aislado para Aeronaves: Área designada en un aeródromo o aeropuerto adecuada para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita.

Puesto de Estacionamiento para Aeronave: Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Puesto de Inspección: Lugar donde se aplican los medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar o detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Puesto de Presentación: Lugar donde se encuentra el mostrador en el cual el pasajero realiza la presentación.

RAV (Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas): Es el conjunto normativo conformado por reglas, preceptos, requisitos, métodos y procedimientos de ámbito técnico operacional, emitido por la Autoridad Aeronáutica Nacional a través de una Providencia Administrativa, las cuales son de cumplimiento obligatorio para la comunidad en general.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil y sus instalaciones y servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Seguridad: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y naturales.

Servicios Especializados Aeroportuarios: Servicios prestados dentro y fuera de la plataforma, por operadores nacionales y extranjeros de servicios aeroportuarios nacionales e internacionales vinculados a servicios prestados directamente a aeronaves o con ocasión del transporte aéreo, cuando para su ejecución se utilizan equipos e infraestructura especializada.

Sistema de Aeronave Pilotada a Distancia (RPAS): Aeronaves pilotada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia,

los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo

Suministros: Artículos de naturaleza fungible que son utilizados o vendidos a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

Tarjetas de Identificación: Documento expedido a las personas empleadas en los aeródromos o aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten autorización para tener acceso a los mismos o a cualquier otra parte restringida a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos expedidos para fines similares.

Trabajos Aéreos: Operación de aeronaves en la ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, enmarcados en la Regulación Aeronáutica Venezolana 130 (RAV 130).

Valija Diplomática: Cartea o envió embalado, cerrado y precintado que contiene la correspondencia oficial entre un Gobierno y sus agentes diplomáticos en el extranjero; esta valija goza de inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección o incautación.

Vehículo de transferencia de pasajeros a la plataforma: Todo vehículo utilizado para transportar entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.

Verificación de Antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana, como parte de la evaluación de la idoneidad de un individuo para aplicar un control de seguridad o para tener acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

Verificación de Seguridad de la Aeronave: Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega con objeto de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos o sustancias peligrosas.

Zona de mantenimiento de aeronaves: Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionados para el mantenimiento de aeronaves. Incluye plataformas, hangares, edificios y talleres, estacionamiento de vehículos y caminos relacionados con estos fines. Normalmente, esta zona se designa zona de seguridad restringida.

Zona de Seguridad Restringida: Zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo o aeropuerto identificada como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles

de seguridad. Dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, centros de correo, y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.

Zona Estéril: Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves y cuyo acceso está estrictamente controlado.

CAPÍTULO B
SEGURIDAD PARA EXPLOTADORES DE AERONAVES BAJO LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 121.

SECCIÓN 108.3 RESPONSABILIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.

(a) El explotador de aeronaves será responsable en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de:

(1) Establecer, presentar para su evaluación, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves, un Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, un Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación y un Plan de Contingencias de acuerdo a lo indicado en las secciones 108.4, 108.5, 108.6, 108.7, 108.29, 108.30 7 108.31.

(2) Establecer y aplicar las medidas de seguridad adecuadas para prevenir y repeler actos de interferencia ilícita en el desarrollo de las operaciones bajo su administración.

(3) Designar a un Jefe de Seguridad responsable de la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

(4) La observancia de las disposiciones y normativas emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

(5) Designar personal AVSEC, en cantidad suficiente para cumplir de forma eficaz con los procedimientos y medidas de seguridad, acordes con las disposiciones adoptadas en el Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

(6) Asegura que se defina y asigne el presupuesto necesario para cumplir con las responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil del explotador.

(7) Diseñar y aplicar medidas para proteger los sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones empleados para los fines de la aviación civil, contra interferencias que pudieran poner en peligro la seguridad de las operaciones de la aviación civil en las operaciones del explotador de aeronaves.

(8) Establecer procedimientos e instruir a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa que pueda constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en sus operaciones, tanto en vuelo como en tierra.

(9) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial o sensitiva referida a sus operaciones de seguridad, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación.

(10) Cumplir en las estaciones que operen hacia la República Bolivariana de Venezuela con lo siguiente:

(i) Designar a un empleado del explotador, responsable de la supervisión de las medidas de seguridad de la aviación, establecidas en su Programa de Seguridad del Explotador, aprobado por la Autoridad Aeronáutica venezolana, quien debe estar capacitado en materia AVSEC.

(ii) Mantener una copia de su Programa de Seguridad y del Plan de Contingencia, aprobado por la Autoridad Aeronáutica venezolana.

(iii) Verificar los registros del personal de seguridad con el fin de que cumpla con el entrenamiento inicial y recurrente en materia AVSEC.

(iv) Capacitar al personal de las empresas de servicios de seguridad, así como otros servicios especializados aeroportuarios sobre las políticas de Seguridad de la Aviación establecidas en su Programa de Seguridad del Explotador, aprobado por la Autoridad Aeronáutica venezolana.

(v) Se apliquen las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad del Explotador, aprobado por la Autoridad Aeronáutica venezolana.

(11) Asegurar que toda persona que forma parte de su organización o de los servicios especializados aeroportuarios que atiendan sus operaciones y aeronaves, reciban la capacitación AVSEC correspondiente a su función, de acuerdo a lo establecido en las currículas de entrenamiento indicadas en el Apéndice B.

SECCIÓN 108.4 PROGRAMA DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.

(a) El explotador de aeronaves debe adoptar y llevar y a cabo un Programa de Seguridad que:

(1) Comprenda las medidas adecuadas y eficaces para proteger la seguridad de las personas y pertenencias, los equipajes facturados, carga, correo, material de la empresa, provisiones y suministros que viajan por transporte aéreo, contra actos criminales y actos de interferencia ilícita.

(2) Esté escrito y firmado por la máxima autoridad del explotador de aeronaves.

(3) Mantenga el modelo de presentación conforme al Apéndice A de la Regulación, en cumplimiento al Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y cualquier otro requisito exigido por la Autoridad Aeronáutica.

(4) Haya sido aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El explotador de aeronaves debe:

(1) Mantener una copia completa de su Programa de Seguridad aprobado, en la oficina del responsable de la seguridad del explotador de aeronaves, y lo pondrá a disposición, a solicitud de los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Mantener una copia de las partes pertinentes de su Programa de Seguridad aprobado, o las instrucciones de implementación respectivas en todo aeropuerto donde realice operaciones aéreas.

(3) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial referidas a sus

operaciones de seguridad, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación.

(4) Comunicar a la Autoridad Aeronáutica las solicitudes de información efectuadas por los explotadores de aeródromos o aeropuertos, concesionarios, empresas de servicios de seguridad de la aviación civil o cualquier otra entidad sobre temas relacionados con la Seguridad de la Aviación.

(c) El explotador de aeronaves, debe incluir en su Programa de Seguridad, los procedimientos para implementar medidas de seguridad de manera aleatoria e imprevisible, a fin de contribuir con un efecto disuasivo de las medidas de seguridad establecidas.

SECCIÓN 108.5 CAMBIO DE CONDICIONES QUE AFECTAN LA SEGURIDAD.

(a) El explotador de aeronaves seguirá los procedimientos estipulados en el literal b) de la presente sección, tras la aprobación de los Programas de Seguridad de la Aviación Civil, si se determina que ha ocurrido cualquiera de las siguientes condiciones:

(1) Los procedimientos incluidos, así como las instalaciones y equipos descritos en los Programas de Seguridad de la Aviación Civil, no son adecuados para las funciones de control que se exigen en la actualidad.

(2) Si ocurre un cambio en el supuesto en la calificación del nivel de amenaza, la cual puede ser motivada por una situación dentro o fuera del entorno aeronáutico.

(b) El explotador de aeronaves debe:

(1) Notificar inmediatamente a la Autoridad Aeronáutica sobre dicha condición y especificar toda medida interina que se tome con el objeto de mantener una seguridad adecuada, hasta aprobar la modificación apropiada para el Programa de Seguridad.

(2) Posterior a la notificación a la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a los señalado en el numeral anterior, cumplir con lo establecido en la sección 108.6 de la presente Regulación.

SECCIÓN 108.6 PROCESO PARA LA APROBACION DE LOS PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.

(a) El explotador de aeronaves que pretende la aprobación de un Programa de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencias, presentará el programa ante la Autoridad Aeronáutica, con noventa (90) días hábiles de antelación al inicio estimado de cualquier tipo de operaciones.

(b) La Autoridad Aeronáutica, dentro de los sesenta (60) días hábiles, posterior a la recepción de alguno de los programas mencionados en el litera a) de esta sección, podrá aprobarlo o enviará al solicitante un acta a través de la cual, se solicitará al administrado que realice las correcciones necesarias para que dicho documento se ajuste a los requerimientos exigidos en la normativa técnica vigente.

(c) Una vez recibida el acta, el administrado debe presentar de los treinta (30) días hábiles siguientes, el Programa de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencias, modificado, o solicitará a la Autoridad Aeronáutica una reconsideración, la cual deberá ser presentada ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica.

(d) De ser solicitada la reconsideración, la Autoridad Aeronáutica evaluará la misma y procederá a cambiar las medidas solicitadas en el acta o en su defecto o ratificarlas.

(e) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión del Programa de Seguridad, Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación, Programa de Control de la Calidad o Plan de Contingencias. De no ser subsanadas las no conformidades detectadas en la segunda revisión, el administrado debe iniciar el proceso nuevamente con el respectivo pago de los derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 108.7 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN A SOLICITUD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.

(a) El explotador de aeronaves que solicite la aprobación de modificación de los Programas en materia de Seguridad de la

Aviación Civil, debe presentar la solicitud dirigida a la Autoridad Aeronáutica.

(b) Una vez recibida la solicitud de modificación, la Autoridad Aeronáutica, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes, notificará por escrito al solicitante, sobre la aprobación o negación de dicha solicitud.

(c) La Autoridad Aeronáutica aprobará la solicitud de la modificación del Programa, siempre que:

(1) La Autoridad de la aviación y el interés público lo requiera.

(2) La modificación propuesta brinda un nivel de seguridad adecuado.

(d) De ser negada la solicitud de modificación, el explotador de aeronaves podrá ejercer el Recurso de Reconsideración respectivo ante la Autoridad Aeronáutica dentro de los quince (15) días siguientes al recibo de la comunicación.

(e) De ser ejercido un Recurso de Reconsideración por parte del solicitante, la Autoridad Aeronáutica debe resolver dicho recurso dentro de los quince (15) días siguientes al recibo del mismo, notificando en este lapso al solicitante sobre la aprobación o negación de dicha solicitud.

(f) La Autoridad Aeronáutica podrá realizar un máximo de dos (02) evaluaciones posteriores a la solicitud de revisión de los Programas en materia de Seguridad de la Aviación Civil.

(g) De no ser subsanadas satisfactoriamente las no conformidades detectadas en la segunda revisión, el explotador de aeronaves deberá iniciar el proceso nuevamente con la respectiva cancelación de derechos aeronáuticos establecidos para tal fin.

SECCIÓN 108.8 PROCESO PARA LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS POR PARTE DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.

(a) La Autoridad Aeronáutica, tendrá la potestad de exigir por escrito a los administrados la modificación de los Programas en materia de seguridad de la Aviación Civil, que hayan sido aprobados con anterioridad, si se llega a determinar que la seguridad y el interés público se encuentran afectados y se requiere dicha modificación.

(b) Una vez recibida la notificación de la modificación solicitada por la Autoridad Aeronáutica, los administrados tendrán un lapso de quince (15) días hábiles para ejercer el Recurso de Reconsideración.

(c) Una vez evaluado el recurso, la Autoridad Aeronáutica, debe dar respuesta al solicitante dentro de los quince (15) días siguientes, anulando el contenido de la notificación o ratificando la misma, especificando en este último caso la fecha en la cual el administrado deberá dar cumplimiento a lo solicitado.

(d) Si la Autoridad Aeronáutica, determina la existencia de una situación de emergencia que requiera acciones inmediatas y sin demoras por parte de los administrados, emitirá una comunicación modificando parte o todo el contenido de los Programas de Seguridad, de forma permanente o temporal, lo cual será cumplido en el lapso de tiempo señalado en la comunicación. La Autoridad Aeronáutica, debe sustentar dicha solicitud de modificaciones con la explicación de los motivos de la emergencia y la necesidad de la implementación de las modificaciones.

SECCIÓN 108.9 JEFE DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.

(a) El explotador de aeronaves debe designar en su Programa de Seguridad a un jefe de Seguridad que cumpla con lo establecido en la presente sección, con poder de decisión y quien será el responsable de la seguridad del explotador de aeronaves. La designación debe incluir el nombre del Jefe de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se contactará durante las veinticuatro (24) horas del día.

(b) El explotador de aeronaves debe designar por escrito una persona que supla al jefe de seguridad, quien debe cumplir con el perfil establecido en la Sección 108.10 de la presente regulación. Esta persona apoyará constantemente al jefe de Seguridad en las operaciones de seguridad de la aviación, y cubrirá las funciones del Jefe de Seguridad a falta de éste.

(c) El jefe de Seguridad servirá como contacto principal del explotador de aeronaves para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y a las comunicaciones con la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad.

(d) Toda persona designada como Jefe de Seguridad de un explotador de aeronaves, debe cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Poseer antecedentes profesionales en materia de seguridad, contra los actos de interferencia ilícita en el ámbito de la Aviación Civil.

(2) Demostrar haber recibido capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

(3) Experiencia comprobada de más de cinco (5) años en el área de la supervisión o gestión de la Seguridad de la Aviación Civil.

(4) Estar familiarizado con las operaciones del explotador de aeronaves.

(5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad, el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil y el Plan de Contingencias del explotador de aeronaves.

(6) Estar familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).

(7) Haber realizado el pago correspondiente a los Derechos Aeronáuticos.

(e) Corresponde al jefe de Seguridad de un explotador de aeronaves, las siguientes responsabilidades:

(1) Señalar las discrepancias, deficiencias, y errores en las medidas de seguridad aplicadas por los Organismos de Seguridad de Estado, de correos, así como de los explotadores de aeropuertos y otras organizaciones que realicen o presten servicios al explotador de aeronaves, recomendando los procedimientos para ser corregidos.

(2) Tomar las medidas necesarias para corregir las fallas en materia de seguridad en el explotador de aeronaves.

(3) Realizar un estudio, y mantenerlo actualizado, donde se evidencia la necesidad de personal para atender de forma eficaz y eficiente el volumen de las operaciones de seguridad que desarrolle el explotador de aeronaves, de acuerdo a lo establecido en su Programa de seguridad, y teniendo en cuenta las necesidades de administración del recurso humano.

(4) Modificar cuando se requiera, el Programa de Seguridad, el Programa de Instrucción de Seguridad de la aviación o el Plan de Contingencias del explotador de aeronaves, para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades en materia de seguridad, de acuerdo a lo establecido en la sección 108.7 y 108.8 de la presente Regulación.

(5) Garantizar que el Programa de Seguridad se mantenga actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(6) Supervisar y vigilar el cumplimiento del Programa de Seguridad.

(7) Mantener comunicación eficaz entre el explotador de aeronaves y los explotadores de aeródromos o aeropuertos y Organismos de Seguridad de Estado.

(8) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia en todas las personas que laboren en el explotador de aeronaves.

(9) Garantizar a las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en el explotador de aeronaves, reciban la capacitación adecuada.

(10) Mantener una relación de todos los actos o tentativas de actos de interferencia ilícita relacionados con el explotador de aeronaves así como de todas armas, objetos prohibidos y artefactos peligrosos detectados durante la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano, y reportarlas a la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica.

(11) Informar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos o tentativas de actos de interferencia ilícita y efectuar las indagaciones, con el objeto de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.

(12) Preparar los planes de contingencias del explotador de aeronaves, de acuerdo a lo establecido en la normativa técnica.

(13) Garantizar la disponibilidad de los medios eficaces para hacer frente a las amenazas y sucesos que pongan en peligro la seguridad de la Aviación Civil.

(14) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenazar deba ser aumentado y proponer a la Autoridad Aeronáutica la adopción de medidas de seguridad especiales.

(f) Toda persona designada como responsable de la aplicación del Programa de Seguridad de un explotador de aeronaves debe completar satisfactoriamente la capacitación de actualización anual y presentar ante la Autoridad Aeronáutica una evaluación teórica en la materia.

SECCIÓN 108.10 COORDINADORES DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES.

(a) El explotador de aeronaves debe:

a. Designar Coordinadores de Seguridad en Tierra, quienes serán los encargados de que se cumplan los procedimientos y tareas específicas según lo estipulado en el Programa de Seguridad del explotador.

b. Designar al piloto al mando de cada aeronave como Coordinador de Seguridad en Vuelo, quien será el encargado de que se cumplan los procedimientos de seguridad estipulados en el Programa de Seguridad del explotador.

(b) Todo explotador de aeronaves, al momento de designar los coordinadores de seguridad en tierra, debe:

(1) Designar por escrito los Coordinadores de Seguridad en Tierra, para cuyo cargo deben demostrar una experiencia no menor de tres (3) años en el área de seguridad de la aviación.

(2) Completar de manera satisfactoria con los requisitos establecidos en los literales (a) y (b) de la sección 108.11.

(3) Disponer de una cantidad suficiente de Coordinadores de Seguridad en Tierra, que permitan atender de manera eficiente la coordinación y supervisión del volumen total de sus operaciones en su base de operaciones principal, así como en las estaciones donde opere el explotador, considerando los aspectos de administración del recurso humano.

(c) El explotador de aeronaves debe establecer dentro de su Programa de Seguridad las responsabilidades atribuidas a los

Coordinadores de Seguridad en Tierra, dentro de las cuales se mencionan:

(1) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad del explotador de aeronaves, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad considerando las particularidades de los aeródromos donde se opere.

(2) Vigilar y coordinar la distribución del trabajo de los agentes de seguridad utilizados en las labores de seguridad.

(3) Ejercer la representación del Jefe de Seguridad del explotador de aeronaves, en las operaciones que encuentren bajo su supervisión.

(4) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias de los controles y medias de seguridad encontradas durante las operaciones del explotador.

(5) Reportar al Jefe de Seguridad del explotador de aeronaves, las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades asignadas, y

(6) Establecer las coordinaciones necesarias con los diferentes organismos y empresas relacionadas con la operación del explotador de aeronaves.

(d) Ningún explotador de aeronaves puede asignar otras actividades a un Coordinador de Seguridad en Tierra durante el cumplimiento de sus funciones, que pudiesen afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades de materia de controles o procedimientos de seguridad de seguridad en ejecución.

(e) La persona designada para cumplir labores de Coordinador de Seguridad en Tierra deberá cumplir con lo establecido en la Sección 108.24 de la presente Regulación.

(f) El explotador de aeronaves debe mantener un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

SECCIÓN 108.11 AGENTES DE SEGURIDAD.

(a) Todo explotador de aeronaves que quiera emplear a cualquier persona o disponer que la misma actúe como agente de seguridad para efectuar su servicio en el explotador, velara por que estas personas:

(1) Se sometan a un proceso de selección por parte del administrado contratante.

(2) Cumplan con un programa de capacitación teórica y de entrenamiento en el trabajo aprobado por la autoridad aeronáutica.
(3) Obtengan la correspondiente certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.
(4) Demuestren que tienen el perfil requerido para cumplir con las tareas del puesto, el mismo que estará descrito dentro del Programa de Seguridad del explotador.
(5) Sea fácilmente identificable por un uniforme y exhiba o porte una identificación.

(b) El perfil del personal de seguridad, deberá cumplir por lo menos con las siguientes condiciones:
(1) Ser mayor de 21 años de edad.
(2) Ser venezolano.
(3) Ser bachiller.
(4) Haber aprobado una prueba psicológica adecuada y satisfactoria en acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica.
(5) Debe encontrarse en buenas condiciones físicas, compatible con las funciones de la aviación.
(6) Debe cumplir con lo prescrito en la sección 108.24.

(c) El explotador de aeronaves mantendrá un registro contentivo del cumplimiento de todos los requisitos exigidos en la presente sección.

(d) Ningún explotador de aeronaves puede asignar otras tareas a un personal de seguridad en el cumplimiento de sus funciones, que pudiesen afectar la eficacia y eficiencia de las responsabilidades en materia de controles o procedimientos de seguridad en ejecución.

SECCIÓN 108.12 CONTRATACIÓN DE SERVICIOS DE SEGURIDAD PARA EXPLOTADORES DE AERONAVES.

(a) El explotador de aeronaves debe asegurar que las empresas de servicios de seguridad de la aviación civil, cuenten con una certificación de la Autoridad Aeronáutica en acuerdo a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 112 (RAV 112).

(b) El explotador de aeronaves debe mantener en una copia de los contratos establecidos con la empresa de servicios de seguridad de la aviación civil, en la oficina del responsable de la seguridad

del explotador de aeronaves y en todo aeropuerto donde realice operaciones aéreas, y lo pondrá a disposición, a solicitud de los inspectores designados por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 108.13 INSPECCIÓN DE PASAJEROS Y EQUIPAJE DE MANO.

(a) Todo explotador aéreo debe:

(1) Asegurarse que los pasajeros y su equipaje de mano hayan sido inspeccionados por el explotador del aeródromo o aeropuerto, antes de abordar la aeronave.

(2) Realizar la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano sin afectar la facilitación, cuando el explotador del aeródromo o aeropuerto no pueda cumplir lo mencionado en el párrafo anterior.

(b) Para la inspección de pasajeros y su equipaje de mano, el explotador de aeronaves debe aplicar los procedimientos establecidos en su Programa de Seguridad, previamente aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 108.14 PROTECCIÓN DEL EQUIPAJE FACTURADO O DE BODEGA.

(a) A fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos o sustancias peligrosas a bordo de la aeronave, el explotador de aeronaves debe asegurarse que el equipaje facturado o de bodega que haya de transportarse en las aeronaves:

(1) Se proteja contra interferencias no autorizadas desde que es aceptado en los puestos de presentación ubicados en el aeropuerto o en instalaciones de despacho fuera del mismo, mantenerse vigilado en todo momento, hasta el despegue de la aeronave.

(2) Haya sido inspeccionado por el explotador del aeródromo o aeropuerto, inclusive el equipajes facturado de trasbordo.

(b) El explotador de aeronaves debe proteger:

(1) Las etiquetas utilizadas para la facturación del equipaje.

(2) Las zonas de clasificación de equipajes, para evitar accesos no autorizados.

(3) Los vehículos y contenedores utilizados para el transporte del equipaje facturado o de bodega.

(c) El explotador de aeronaves debe:

(1) Elaborar un manifiesto del equipaje facturado o de bodega, en el que debe registrar el número de etiqueta de cada bulto.
(2) Conciliar a los pasajeros con su equipajes facturado o de bodega, y evitar que se transporte el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, o
(3) Asegurarse que se le apliquen procedimientos específicos para la inspección del equipaje no acompañado, de acuerdo a lo establecido en la Circular de Seguridad de la Aviación correspondiente.

Una vez que el explotador de aeronaves evidenció que el equipaje facturado cumple con los requisitos enunciados en la presente sección, debe dejar constancia que cumple con los criterios de seguridad de la aviación exigidos y por lo tanto está autorizado para ser transportado en ese vuelo.

SECCIÓN 108.15 SEGURIDAD DE AERONAVES EN TIERRA.

(a) A fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos o sustancias peligrosas, el explotador de aeronaves debe proteger las aeronaves estacionadas mediante:
(1) El aseguramiento de la inspección de los tripulantes, los pasajeros y su equipaje de mano, según lo establecido en la sección 108.13.
(2) La prevención del acceso no autorizado a las aeronaves a través de la aplicación de medidas de seguridad eficaces en las puertas y áreas inmediatamente próximas a las aeronaves.
(3) El registro físico del personal que esté autorizado a ingresar a las aeronaves.
(4) La verificación de que la carga, el correo y el equipaje facturado, a transportarse a bordo de la aeronaves, haya sido inspeccionado, protegido y manipulado bajo las medidas de seguridad establecidas.
(5) La vigilancia de las operaciones de aprovisionamiento, limpieza y mantenimiento en tierra de la aeronave.
(6) La aplicación de medidas de seguridad en las situaciones en que haya pasarela y los pasajeros deban caminar o ir en unidades de transporte hasta la aeronave con el objetivo de que:

(i) Únicamente las personas autorizadas y los pasajeros inspeccionados que pertenezcan al vuelo, sean admitidos a bordo de la aeronave.
(ii) Los pasajeros sean escoltas o vigilados por personal autorizado para impedir la introducción de sustancias o artículos prohibidos en la cabina de la aeronave.
(iii) No haya posibilidad de que los pasajeros se mezclen con personas no inspeccionadas o ajenas al vuelo.
(iv) Los vehículos para transportar pasajeros sean registrados minuciosamente a fin de detectar todo artículo prohibido antes del embarque de los pasajeros.

(7) La verificación o inspección de seguridad de la aeronave, según corresponda.

(8) La utilización de sellos o precintos de seguridad en los paneles y puertas de las aeronaves que permitan evidenciar cualquier acceso no autorizado o tentativa de este, en los casos de aeronaves en mantenimiento o que no están en servicio.

SECCIÓN 108.16 SEGURIDAD DE LA AERONAVE EN VUELO.

(a) A fin de impedir que se cometan actos de interferencia ilícita, el explotador de aeronaves debe proteger las aeronaves en vuelo mediante:

(1) La protección del comportamiento de la tripulación de vuelo, asegurando la puerta de la cabina de mando de manera obligatoria sólo desde el interior.

(2) EL establecimiento de procedimientos de respuesta para los miembros de la tripulación y otros miembros del personal en caso de amenazas e incidentes de seguridad.

(3) La prohibición del ingreso de personas no autorizadas a la cabina de mando de las aeronaves.

SECCIÓN 108.17 SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES.

(a) A fin de impedir que se introduzcan artículos prohibidos o sustancias peligrosas a bordo de las aeronaves en mantenimiento o estacionadas, el explotador de aeronaves debe asegurarse que se apliquen medidas de seguridad para el ingreso a las instalaciones y zonas de mantenimiento de aeronaves.

(b) Las medidas de seguridad vigentes para las zonas de mantenimiento de aeronaves deben incluir una descripción de los límites del área de mantenimiento y los procedimientos para el control del acceso.

SECCIÓN 108.18 PORTE Y TRANSPORTE DE ARMAS.

(a) El explotador de aeronaves destinado al transporte público de pasajeros, no permitirá el porte o transporte de armas de fuego a ninguna persona, salvo a lo establecido en la Circulas de Seguridad de la Aviación correspondiente.

(b) El explotador de aeronaves debe establecer en su Programa de Seguridad, sus políticas y procedimientos para el transporte de armas por vía aérea.

SECCIÓN 108.19 TRATAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS Y OBJETOS PROHIBIDOS.

(a) El explotador de aeronaves debe asegurarse que los envíos de carga y correo que contienen mercancías peligrosas hayan sido adecuadamente preparados, embalados e identificados correctamente como tales y ser declarados antes de su aceptación para el transporte, de conformidad con la Regulación Aeronáutica Venezolana 110 (RAV 110).

(b) Los pasajeros no podrán portar objetos prohibidos sobre su persona o en su equipaje de mano al ingresar a una aeronave.

SECCIÓN 108.20 AMENAZAS A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PROCEDIMIENTOS.

(a) El explotador de la aeronave que reciba información de sobre la tentativa o comisión de un acto de interferencia ilícita en una aeronave determinada, debe notificar de manera expedita a la Autoridad Aeronáutica y al posible aeropuerto en que ésta puede aterrizar, de manera que puedan poner en práctica los planes de contingencia respectivos.

(b) El explotador de la aeronave debe aplicar medidas de seguridad específicas o adicionales a los vuelos que se consideran objeto de una intensificación del nivel de amenaza.

(c) El explotador de aeronaves debe elaborar un reporte de acto de interferencia ilícita, de acuerdo a lo establecido en la sección 108.27.

SECCIÓN 108.21 TRANSPORTE DE PASAJEROS QUE HAN SIDO SOMETIDOS A PROCEDIMIENTOS JUDICIALES O ADMINISTRATIVOS.

(a) El explotador de aeronaves debe establecer las medidas de seguridad para el transporte de pasajeros sometidos a procedimientos judiciales o administrativos y que podrían ser potencialmente perturbadores, tales como:
   (1) Personas no admisibles.
   (2) Personas deportadas y
   (3) Personas bajo custodia judicial.

(b) Dichas medidas de seguridad debe incluir:
   (1) La obligación del Organismo de Seguridad de Estado competente de notificar previamente la información detallada sobre las personas bajo procedimientos judiciales o administrativos, incluyendo los resultados de la evaluación de riesgo y de ser el caso, los funcionarios encargados de la escolta portando armas.
   (2) Los procedimientos de seguridad que habrán de aplicarse antes, durante y al terminar el vuelo.
   (3) La notificación al piloto al mando sobre los detalles del traslado.

(c) El explotador de aeronaves podrá negar el transporte de personas sometidas de personas sometidas a procedimientos judiciales o administrativos, si en el momento de la presentación o durante cualquier fase previa al vuelo presentan un comportamiento no deseado o emitan declaraciones que puedan presentar un riesgo para la seguridad del vuelo.

SECCIÓN 108.22 NIVELES DE AMENAZA.

(a) El explotador de aeronaves, dentro de su programa de seguridad deberá indicar los procedimientos a fin de ajustarse a los diferentes niveles de amenaza a que pueda estar expuesto, esto teniendo en cuenta las áreas de operación, las condiciones políticas, delincuenciales, zona de conflicto y cualquier otro criterio que permita a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil de la Autoridad Aeronáutica definir en qué situación se encuentra.

(b) El nivel de amenaza será evaluado por la Autoridad Aeronáutica de acuerdo a la situación de peligro, a las medidas de seguridad que tiene el explotador de aeronaves y puede cambiar momentáneamente o temporalmente de acuerdo a

circunstancias especiales o a instrucciones de la Autoridad Aeronáutica. Los niveles de amenaza son los siguientes:

(1) El nivel de amenaza ALTA: Se aplicará cuando sucede un hecho generado por un acto de interferencia ilícita o cualquier otro que atente contra la seguridad de las personas e instalaciones aeronáuticas, asimismo, este nivel deberá establecerse, cuando existan hechos que ocurren continuamente y que pueden generar una condición crítica o cuando existan informaciones ordinarias o secretas que un explotador de aeródromo o aeropuerto o de aeronaves puedan ser objeto de algún tipo de agresión.

(2) Nivel de amenaza MEDIA: Esta nivel se aplica cuando existen condiciones que permiten mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento del aeródromo o aeropuerto o de un explotador de aeronaves (huelgas, robos, alteración de los servicios aeroportuarios, etc.).

(3) Nivel de amenaza BAJA: Este nivel se aplica cuando se considera que por la ubicación, el desarrollo de la actividad pública y las medidas de seguridad tomadas, el aeródromo a aeropuerto o explotador de aeronaves no está en peligro de sufrir algún acto que atente contra sus instalaciones o sus operaciones.

SECCIÓN 108.23 USO DEL SISTEMA DE RAYOS X.

(a) El explotador de aeronaves que se disponga a usar un sistema de rayos X dentro de la República Bolivariana de Venezuela, bajo la autorización de la Autoridad Aeronáutica y según lo establecido en su programa de seguridad aprobado, deberá garantizar que:

(1) Se describa de manera específica su funcionamiento, características y operación en el programa de seguridad aprobado.

(2) El personal que opere estos equipos cumpla las limitaciones de tiempo de servicio, señaladas en su programa de seguridad aprobado.

(3) Se coloque una señal visible en el puesto de inspección y en el sistema de rayos X, mediante la cual se indique a los pasajeros que dichos artículos son objeto de inspección por parte de un sistema de rayos X.

(4) Se mantenga una copia de los resultados del estudio de radiación más reciente llevados a cabo por el ente competente reconocido, y deberá ponerlo a disposición de los inspectores de la Autoridad Aeronáutica en cada puesto de inspección donde se utilice este tipo de equipos y en la oficina del encargado de la seguridad del explotador de aeronaves.

(5) Establecer y poner en práctica un programa de entrenamiento inicial y recurrente de los operadores del sistema, el cual incluye entrenamiento en el uso eficiente del sistema de rayos X y en la interpretación de imágenes para la identificación de armas y otros artículos peligrosos o prohibidos.

(6) Instruir a los operadores de los equipos de rayos X, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación.

(7) Establecer y poner en práctica un programa de mantenimiento del equipo de rayos X, según las recomendaciones del fabricante, este mantenimiento será realizado por personal técnico calificado por el fabricante o representante de los equipos en el país.

(8) El equipo de rayos X cumpla con los requisitos mínimos de inspección que establezca la Autoridad Aeronáutica.

(9) Se cumplan con todos los requisitos de protección radiológica, establecidos por el organismo nacional competente en la materia.

(b) El explotador de aeronaves que opere equipos de rayos X, suministrará a la Autoridad Aeronáutica la cantidad de equipos de rayos X, su ubicación, las especificaciones de los equipos y el responsable del mantenimiento de éstos.

SECCIÓN 108.24 USO DEL PÓRTICO DETECTOR DE METALES Y DETECTOR MANUAL DE METALES.

(a) La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar a los explotadores de aeronaves, el uso de los sistemas de pórticos detectores de metales o detectores manuales de metales para la inspección de personas de acuerdo a lo establecido en el programa de seguridad aprobado, si el explotador demuestra que:

(1) Su programa de Instrucción del explotador, incluye entrenamiento inicial y recurrente del uso del pórtico

detector de metales y detectores manuales para la identificación de armas y otros artículos peligrosos.

(2) El programa de mantenimiento anual del pórtico de metales y de los detectores manuales según las recomendaciones del fabricante, es realizado por personal calificado por el fabricante o representante exclusivo de los equipos en el país.

(3) El pórtico detector de metales y los detectores manuales de metales cumple con los requisitos mínimos técnicos de inspección requeridos por la Autoridad Aeronáutica.

(b) El explotador de aeronaves suministrará a la Autoridad Aeronáutica cuando lo requiera, la cantidad de equipos detectores de metales, su ubicación, las especificaciones de los equipos y el responsable del mantenimiento de estos.

SECCIÓN 108.25 OTROS SISTEMAS DE DETECCIÓN.

La Autoridad Aeronáutica podrá autorizar a los titulares de certificado de explotador de aeronaves el uso de otros sistemas de detección para la inspección de pasajeros, de equipaje de mano, facturado y carga, previa evaluación de dichos equipos, así como el cumplimiento de los principios de capacitación y mantenimiento señalados en la correspondiente circular de seguridad de la aviación.

SECCIÓN 108.26 HISTORIAL DE LOS EMPLEADOS, VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES LABORALES Y BUENA CONDUCTA CIUDADANA.

(a) El explotador de aeronaves, antes de seleccionar a un empleado con responsabilidades en el área de Seguridad de la Aviación, u otros empleados que requieran acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida o parte aeronáutica en un aeródromo o aeropuerto, debe cerciorarse que:

(1) El individuo haya sido objeto de una revisión verificación de antecedente laboral que incluya los últimos cinco (5) años anteriores a la fecha en que se inicia la investigación para otorgar el acceso, así como de buena conducta ciudadana y

(2) Para el caso de solicitudes de acceso al aeropuerto, anexar en el formato de solicitud de acceso, una notificación de que el individuo fue sometido a una verificación de antecedente laboral y de buena conducta ciudadana.

(b) El explotador de aeronaves debe designar un personal que se hago cargo de revisar y controlar la verificación de los

antecedentes laborales. La designación debe ser notificada a la Autoridad Aeroportuaria a la que se solicitó acceso sin escolta escolta a una zona de seguridad restringida o parte aeronáutica.

(c) El explotador de aeronaves debe conservar un registro por escrito de todo individuo por un período de veinticuatro (24) meses posteriores al término de la autorización de acceso.

(d) El explotador de aeronaves debe cumplir los requisitos establecidos por los explotadores de aeródromos o aeropuertos, en cuanto a las solicitudes de permisos de acceso para el personal que tenga necesidad legítima de ingresar a las zonas de seguridad restringidas y parte aeronáutica del aeródromo o aeropuerto.

(e) El explotador de aeronaves debe solicitar y mantener registros, de la presentación y actualización cada doce (12) meses de la constancia de buena conducta ciudadana, de cada empleado del administrado, que tenga autorización de acceso sin escolta a una zona de seguridad restringida.

SECCIÓN 108.27 REGISTRO DE NOVEDADES Y REPORTES.

(a) El explotador de aeronaves debe garantizar que:

(1) Se mantenga el registro de novedades por un mínimo de doce (12) meses a la ocurrencia de estas.

(2) A solicitud de la Autoridad Aeronáutica, se ponga a su disposición el registro de novedades.

(3) Se notifique de manera, y por el medio más expedito, a los Inspectores de Seguridad de la Aviación (AVSEC) asignados a cada explotador de aeronaves, o a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, aquellos eventos descritos en el literal b) de esta sección y dentro de los primeros cinco (05) días a partir del suceso, remitiendo debidamente completado, el formulario "Reporte de Actos de Interferencia Ilícita". Apéndice F de la presente Regulación.

(4) Se envíe mensualmente a la Autoridad Aeronáutica, dentro de los primeros cinco (05) días del mes, aquellos eventos descritos en el literal c) de esta sección mediante el formulario "Reporte de Novedades", de acuerdo a lo establecido en el Apéndice E de la presente Regulación.

(b) El explotador de aeronaves debe notificar cualquiera de los siguientes eventos:

(1) El acto de violencia realizada contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo y que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave.
(2) La destrucción o daños causados a una aeronave en servicio.
(3) Detección de un artefacto o sustancia capaz de destruir la aeronave en servicio o e causarle daños que la incapaciten para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
(4) La destrucción o daños causados a las instalaciones o servicios de la navegación aérea o la perturbación de su funcionamiento, si dicho acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
(5) La comunicación a sabiendas, de informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.
(6) El apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
(7) El apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
(8) La toma de rehenes a bordo de aeronaves.
(9) La entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.

(c) El explotador de aeronaves deberá notificar cualquiera de las siguientes novedades:
(1) Cantidad y tipo de armas, explosivos u otros artículos prohibidos hallados durante los procesos de inspección y el método de detección utilizado para cada uno de ellos.
(2) Cantidad de detenciones y la disposición inmediata de toda persona al organismo de seguridad respectivo.
(3) Cantidad de denuncias por delitos comunes tales como robos, hurtos, estafas, agresiones físicas, entre otros, además de eventos como huelgas de cualquier tipo u otros eventos similares.
(4) Cantidad de extravíos, robos o hurtos de tarjetas de identificación de personas o pases para vehículos.
(5) Cantidad de reportes de faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de tarjetas de identificación.
(6) Todo incidente con entidades del Estado y otras organizaciones.

(7) Cualquier otro evento que establezca la Autoridad Aeronáutica.

(d) La persona que realice los trámites de remisión del reporte de novedades por parte del explotador de aeronaves, debe prever que esta información llegue adecuadamente a la Gerencia de Seguridad de la Aviación, manteniendo la misma bajo una distribución limitada y que ésta no se distribuya a personas que no tengan la imperiosa necesidad de conocerla.

SECCIÓN 108.28 OPERACIONES EN AERÓDROMOS O AEROPUERTOS QUE NO POSEAN CONDICIONES DE SEGURIDAD ADECUADAS.

Dentro del programa de seguridad del explotador de aeronaves, debe establecer las medidas de seguridad que se tomarán cuando se realicen operaciones en aeródromos o aeropuertos que según su evaluación de riesgo no cumplan con las medidas de seguridad mínimas o que no posean condiciones adecuadas de seguridad para su operación, de acuerdo a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 107 (RAV 107).

SECCIÓN 108.29 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN.

(a) El explotador de aeronaves debe desarrollar, aplicar y mantener un Programa de Instrucción en materia de seguridad de la Aviación Civil de acuerdo a lo establecido en el Apéndice B de la presente Regulación.

(b) Dentro del Programa de instrucción se especificará en detalle el contenido, duración, el mantenimiento de los registros de instrucción, el responsable la capacitación AVSEC en el explotador de aeronaves.

(c) El programa de instrucción será presentado a parte del programa de seguridad para la correspondiente evaluación y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(d) Los instructores en materia de seguridad de la aviación civil, utilizados por el explotador de aeronaves para impartir capacitación en acuerdo a su programa de instrucción en correspondiente certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

(e) Todo explotador de aeronaves debe notificar con un lapso no menor de diez (10) días hábiles, la ejecución de un curso de instrucción en materia de seguridad de la aviación, a la Gerencia

de Seguridad de la Aviación del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(f) Para la evaluación, aprobación y modificación del programa de instrucción en seguridad de la aviación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 108.5, 108.7 y 108.8 de la presente Regulación.

SECCIÓN 108.30 PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

(a) El explotador de aeronaves debe desarrollar, implementar y mantener actualizado un Programa de Control de Calidad en seguridad de la Aviación Civil, el cual será presentado a la Autoridad Aeronáutica para su evaluación y aprobación

(b) El programa de control de calidad en seguridad de la Aviación Civil debe estar aprobado por la máxima autoridad del explotador de aeronaves.

(c) Para la evaluación, aprobación y modificación del programa de control de calidad en seguridad de la aviación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 108.5, 108.6, 108.7 y 108.8, de la presente regulación.

SECCIÓN 108.31 PLANES DE CONTINGENCIA.

(a) El explotador de aeronaves debe elaborar y mantener actualizado Planes de Contingencias para hacer frente a los actos de interferencia ilícita en donde se encuentren involucradas las operaciones del explotador, el cual deberá ser presentado ante la Autoridad Aeronáutica para su evaluación y aprobación.

(b) Los planes de contingencias del explotador de aeronaves será presentado a parte del Programa de Seguridad.

(c) Los planes de contingencias del explotador de aeronaves deben ser compatibles con los planes de contingencia nacional y de aeropuertos.

(d) Para la evaluación, aprobación y modificación del plan de contingencias, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en las secciones 108.5, 108.6, 108.7 y 108.8, de la presente regulación.

(e) El titular de un certificado de explotador de aeronaves debe conocer los procedimientos de emergencia y contingencia de los aeródromos y aeropuertos en lo que respecta a su

participación en los distintos planes de contingencia que existen, asimismo estará en condiciones de enviar un representante requerido y adecuado al Centro Operaciones de Emergencia o Centro de Manejo de Crisis del aeródromo o aeropuerto en caso de que suceda un acto de interferencia ilícita, en que se vea involucrada alguna de sus aeronaves.

SECCIÓN 108.32 CIRCULARES Y OTROS DOCUMENTOS INFORMATIVOS.

(a) El explotador de aeronaves debe cumplir con las circulares y toros requerimientos emitidos por la Autoridad Aeronáutica, dentro del tiempo para la cuales fueron dictadas.

(b) Todo explotador de aeronaves que recibe una circular o cualquier otro documento de seguridad debe:

(1) Dentro de veinticuatro (24) horas de haberla recibido, acusar recibo ante la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

(2) Dentro de las setenta y dos (72) horas de haberla recibido, señalar el método por el cual el explotador de aeródromo y aeropuerto implementará las medidas de dicha circular o de cualquier otro documento emitido por la Autoridad Aeronáutica.

(c) Cerciorarse que la información descrita en la circular o en el documento y las medidas a ser implementadas, sean distribuidas al personal señalado conforme a lo prescrito en la misma, así como a otro personal con una necesidad estricta de conocimiento.

(d) Si el explotador de aeronaves no está en capacidad de implementar las medidas establecidas en la circular o en el documento, presentará a la Autoridad Aeronáutica las medidas alternativas propuestas además de las razones que justifiquen su modificación, dentro del tiempo prescrito en la circular o en el documento.

(e) El explotador de aeronaves o persona que reciba una circular de seguridad o cualquier otro documento de seguridad, restringirá el acceso a las mismas, a excepción de aquellas personas que lo requieran por necesidad operacional.

SECCIÓN 108.33 MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA LA CARGA, CORREO, MATERIAL DE LA EMPRESA PROVISIONES Y SUMINISTROS.

(a) El explotador de aeronaves, podrá aceptar envíos de carga y correo para su transporte en vuelos de pasajeros o exclusivamente de carga, sólo si provienen de un agente acreditado o agente postal acreditado por la autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en la Regulación Aeronáutica Venezolana 109 (RAV109).

(b) De ser aceptada carga o correo proveniente de agentes no aprobados por la Autoridad Aeronáutica, los controles de seguridad sobre la carga o el correo, deben ser aplicados por el explotador de aeronaves, a fin de permitir su transporte a bordo de las mismas, de acuerdo a los principios de seguridad establecidos en la Regulación Aeronáutica Venezolana 109 (RAV109).

(c) Corresponde al explotador de aeronaves, la responsabilidad sobre los controles de seguridad aplicados a los envíos transportados por vía aérea, en aeronaves cuyo destino sea el territorio de la República bolivariana de Venezuela.

(d) El explotador de aeronaves, debe incluir dentro de su programa de seguridad los procedimientos y medidas de seguridad para la operación de la carga y el correo, de acuerdo a los casos ´presentados en los literales (a), (b) y (c) de esta sección.

(e) El explotador de aeronaves debe establecer en su programa de seguridad, procedimientos para el tratamiento del material de la empresa, provisiones y suministros a ser cargadas en una aeronave, que:

    (1) Garanticen que son sometidos a procedimientos de seguridad adecuados para impedir que se introduzcan por medio de éstos, armas, explosivos u otros artículos a la aeronave.

    (2) Aseguren que corresponden al vuelo y no han sido objeto de interferencia.

    (3) Proveen la escolta o supervisión por parte de personal AVSEC, una vez aplicadas medidas de seguridad hasta que se carguen a bordo de una aeronave.

    (4) Al momento de la entrega en la aeronave, se presente una declaración de seguridad.

(f) El explotador de aeronaves debe incluir en su programa de seguridad, procedimientos que garanticen que se apliquen

controles de seguridad adecuados para la material de la empresa, que se destine al transporte de aeronaves, considerando:

(1) Su inspección por parte de personal AVSEC del explotador, a fin de verificar que no contienen mercancías peligrosas u objetos prohibidos que pudiesen comprometer la seguridad del vuelo,

(2) El control y vigilancia del personal AVSEC del explotador a fin de garantizar su esterilidad desde el momento de la inspección hasta que se estiba en la aeronave.

(3) La elaboración de una declaración de seguridad, mencionando que se sometió a controles de seguridad indicando el nombre del empleado o representante de la empresa que realizó los controles de seguridad.

(4) La obligatoriedad de una nueva inspección si quedó desatendido, a fin de verificar su contenido antes de permitirse su ingreso en la aeronave.

SECCIÓN 108.34 ACUERDOS ENTRE EXPLOTADORES DE AERONAVES.

A fin de establecer líneas de responsabilidad claras en materia de seguridad y posteriormente vigilar la aplicación de las medidas de seguridad, todo explotador de aeronave que opere en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, notificará a la Autoridad Aeronáutica los acuerdos de compartición de códigos y otros similares celebrados entre los explotadores de aeronaves incluyendo el carácter de estos acuerdos y la identidad de los explotadores involucrados en dicho convenio.

CAPÍTULO C
SEGURIDAD PARA EXPLOTADORES DE AERONAVES BAJO LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 129.

SECCIÓN 108.35 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD.

(a) El explotador de aeronaves que opere desde o hacia el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, en virtud de lo establecido en la Regulación Aeronáutica venezolana 129 (RAV129), debe:

(1) Designar un Jefe de Seguridad de Estación, que cumpla con lo establecido en la presente sección, con poder de decisión y quien será el responsable de la seguridad del explotador de aeronaves. La designación debe incluir el

nombre del Jefe de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se contactará durante las veinticuatro (24) horas del día.

(2) El Jefe de Seguridad debe demostrar experiencia en el área de seguridad de la aviación civil, no menor de tres (03) años.

(3) Especificar en su Programa de Seguridad de Estación, las responsabilidades de esta persona, entre las que se deben encontrar:

(i) Supervisar el adecuado desarrollo de las operaciones de seguridad del explotador de aeronaves, de acuerdo a lo establecido en su Programa de Seguridad de Estación.

(ii) Vigilar el trabajo del personal de seguridad, propio o de empresas de servicios de seguridad contratadas, utilizados en las labores de AVSEC del explotador de aeronave.

(iii) Tomar las decisiones necesarias a fin de solventar las posibles deficiencias de los controles y medidas de seguridad encontradas durante las operaciones del explotador.

(iv) Reportar a la Autoridad Aeronáutica las novedades relacionadas con el desarrollo de las actividades del explotador de aeronave,

(v) Establecer las coordinaciones necesarias con los diferentes organismos y empresas relacionadas con la operación del explotador de aeronave.

(vi) Estar familiarizado con las operaciones del explotador de aeronaves y con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).

(vii) Señalar las discrepancias, deficiencias y errores en las medidas de seguridad aplicadas por los Organismos de Seguridad de Estado, de correos, así como de los explotadores de aeropuerto y otras organizaciones que realicen o presten servicio al explotador de aeronaves, recomendando los procedimientos para ser corregidos.

(viii) Tomar las medidas necesarias para corregir las fallas en materia de seguridad en el explotador de aeronaves.

(ix) Modificar cuando se requiera, el Programa de Seguridad de Estación del explotador de aeronaves, para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades en materia de seguridad, de acuerdo a lo establecido en la sección 108.5, 108.6, y 108.8 de la presente Regulación.

(x) Mantener comunicación eficaz entre el explotador de aeronaves y los explotadores de aeródromos o aeropuertos y Organismo de Seguridad de Estado.

(xi) Garantizar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en el explotador de aeronaves, reciban la capacitación adecuada.

(xii) Mantener una relación de todos los actos o tentativas de actos de interferencia ilícita relacionados con el explotador de aeronaves así como de todas las armas, objetos prohibidos y artefactos peligrosos detectados durante la inspección de los pasajeros y su equipaje de mano, y reportarlas a la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica.

(xiii) Informar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos o tentativas de actos de interferencia ilícita y efectuar las indagaciones, con el objeto de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.

(xiv) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenaza deba ser aumentado y proponer a la Autoridad Aeronáutica la adopción de medidas de seguridad especiales.

(xv) Completar satisfactoriamente la capacitación teórica inicial y recurrente para Coordinadores de Seguridad en Tierra, establecida por la Autoridad Aeronáutica en el Apéndice B.

(4) Realizar el pago de los Derechos Aeronáuticos para la designación del responsable de seguridad.

(5) Desarrollar y aplicar un Programa de Seguridad de Estación, escrito en idioma castellano, que sea adaptado al tipo de operación que se desarrolla en el territorio nacional, y que está aprobado por la Autoridad Aeronáutica venezolana, en cumplimiento de lo establecido en el Apéndice A. Para la evaluación, aprobación y modificación del Programa de Seguridad de Estación, se aplicarán los procedimientos y lapsos establecidos en la secciones 108.5, 108.6, 108.7 , y 108.8 de la presente regulación.

(6) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial o sensitiva referida a sus operaciones de seguridad, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación.

(7) Cumplir en las estaciones que operen hacia la República Bolivariana de Venezuela con lo siguiente:

(i) Designar a un empleado del explotador, responsable de la supervisión de las medidas de seguridad de la aviación, establecidas en su Programa de Seguridad del Explotador, quien debe estar capacitado en materia AVSEC.

(ii) Mantener una copia de su Programa de Seguridad y del Plan de Contingencia.

(iii) Verificar los registros del personal de seguridad con el fin de que cumpla con el entrenamiento inicial y recurrente en materia AVSEC.

(iv) Capacitar al personal de seguridad, así como otros servicios especializados aeroportuarios sobre las políticas de Seguridad de la Aviación establecidas por la Autoridad Aeronáutica venezolana.

(v) Sin menoscabo de lo exigido por la Autoridad Aeronáutica de su Estado, apliquen las medidas de seguridad establecidas por la Autoridad Aeronáutica venezolana.

(8) Cumplir con lo señalado en la sección 108.3, literal a), numeral 11) y las secciones 108.10, 108.11, 108.12, 108.13, 108.14, 108.15, 108.16, 108,17, 108.18, 108.19, 108.20, 108.21,

108.22, 108.23, 108.24, 108.25, 108.26, 108,27, 108.28, 108,32, 108.33 y 108.34.

CAPÍTULO D
SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE AERONAVES BAJO LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 135.

SECCIÓN 108.36 DISPOSICIONES DE SEGURIDAD.

(a) El titular de un certificado de explotador de aeronaves bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 135 (RAV 135), debe:

(1) Establecer, presentar para su evaluación, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves, de acuerdo a lo indicado en el apéndice A y las secciones 108.4, 108.5, 108.6 y 108.7.

(2) Establecer y aplicar las medidas de seguridad adecuadas para prevenir y repeler actos de interferencia ilícita en el desarrollo de las operaciones bajo su administración.

(3) Designar a un Jefe de Seguridad responsable de la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en el Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

(4) La observancia de las disposiciones y normativas emitidas por la Autoridad Aeronáutica.

(5) Designar personal que aplique los procedimientos y medidas AVSEC en los aeropuertos o aeródromos donde operen, acordes con las disposiciones adoptadas en el Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

(6) Establecer procedimientos e instruir a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa que pueda constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en sus operaciones, tanto en vuelo como en tierra.

(7) Restringir la distribución, divulgación y disponibilidad de cualquier información confidencial o sensitiva referida a sus operaciones de seguridad, de acuerdo a lo establecido en el Apéndice D de la presente Regulación.

(8) En caso de que apliquen, cumplir con lo señalado en la sección 108.3, literal a), numerales 10 y 11, así como las secciones 108.10, 108.11, 108.12, 108.13, 108.14, 108.15, 108.16, 108,17, 108.18, 108.19, 108.20, 108.21, 108.22, 108.23, 108.24, 108.25, 108.26, 108,27, 108.28, 108,32, 108.33 y 108.34.

SECCIÓN 108.37 JEFE DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR.

(a) El titular de un certificado de explotador de aeronaves bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 135 (RAV 135), debe designar a un responsable de seguridad de las operaciones de la empresa, con poder de decisión, que cumpla con lo establecido en la presente sección. La designación debe incluir el nombre del responsable de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se contactará durante las veinticuatro (24) horas del día.

(b) El responsable de Seguridad servirá como contacto principal de la empresa para efectos de las actividades inherentes a la seguridad y a las comunicaciones con la Gerencia de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en el Programa de Seguridad.

(c) La persona designada como responsable de Seguridad de la empresa del explotador de aeronaves bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 135 (RAV 135), debe cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Poseer antecedentes profesionales en materia AVSEC.

(2) Demostrar haber recibido capacitación en materia AVSEC, de acuerdo a los lineamientos que al respecto dicte la Autoridad Aeronáutica.

(3) Experiencia comprobada de más de tres (3) años en el área de Seguridad de la Aviación Civil.

(4) Esté familiarizado con operaciones de explotadores de aeronaves.

(5) Tener la delegación de autoridad necesaria para asegurar la aplicación y observancia total del Programa de Seguridad del explotador.

(6) Esté familiarizado con las leyes y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas aplicables en materia de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC).

(7) Haber realizado el pago correspondiente de los Derechos Aeronáuticos.

(d) La persona designada como responsable de Seguridad de la empresa del explotador de aeronaves bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 135 (RAV 135), debe cumplir las siguientes responsabilidades:

(1) Garantizar que el Programa de Seguridad se mantenga actualizado y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(2) Supervisar y vigilar el cumplimiento del Programa de Seguridad.
(3) Mantener comunicación eficaz con los explotadores de aeródromos o aeropuertos donde operen, así como con los Organismos de Seguridad de Estado.
(4) Estimular el conocimiento del concepto de seguridad y la vigilancia en todas las personas que laboran en la empresa.
(5) Garantizar que las personas encargadas de aplicar las medidas de seguridad en la empresa reciban la capacitación adecuada.
(6) Iniciar las indagaciones, tan pronto como se tenga conocimiento o sospeche sobre actos de interferencia ilícita, con el objeto de obtener la información que pueda indicar qué otras medidas de protección son necesarias para evitar un evento similar a futuro.
(7) Asistir a las reuniones del Comité de Seguridad Local del aeródromo o aeropuerto, cuando sea convocado.
(8) Evaluar las situaciones en las que considere que el nivel de amenaza deba ser aumentado y proponer a la Autoridad Aeronáutica la adopción de medidas de seguridad especiales.
(9) Ampliar o modificar cuando lo requiera, el Programa de Seguridad para corregir las deficiencias y cubrir las necesidades en materia de seguridad.

(e) Toda persona asignada como responsable de la aplicación del Programa de Seguridad debe completar satisfactoriamente la capacitación de actualización anual, según los requisitos establecidos por la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO E
SEGURIDAD DE AERONAVES DE AVIACION GENERAL, AVIACION CORPORATIVA Y EXPLOTADORES DE AERONAVES BAJO LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 130.

SECCIÓN 108.38 ASPECTOS GENERALES.

(a) El explotador de servicios de trabajos aéreos bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 130 (RAV 130), el operador de aeronaves de aviación general y aviación corporativa, deben:
(1) Adoptar medidas de seguridad para impedir el robo y la manipulación indebida de sus aeronaves, con la finalidad

de reducir la vulnerabilidad de estas, respecto a su uso en actos de interferencia ilícita.

(2) Notificar a la Autoridad Aeronáutica cualquier actividad sospechosa con las aeronaves que pudiesen estar relacionadas con actos de interferencia ilícita.

(3) Velar por la seguridad de las aeronaves que posea u opere.

(4) Coadyuvar en el objetivo de separar sus actividades de aviación general y de trabajos aéreos, de las operaciones de transporte aéreo comercial.

(5) Cerrar ya asegurar todas las puertas ya accesos a las aeronaves que estén fuera de servicio o de pernota.

(6) Mantener contacto con la Autoridad Aeronáutica, la Autoridad Aeroportuaria y los Organismos de Seguridad de Estado, para garantizar la seguridad de sus áreas de responsabilidad.

(7) En caso de que apliquen, cumplir con lo señalado en las secciones 108.10, 108.11, 108.12, 108.15, 108.16, 108,17, 108.19, 108.20, 108.26, 108,27, 108.28, 108.32 y 108.33.

(8) Cualquier otra disposición emitida por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 108.39 RESPONSABLE DE SEGURIDAD DEL EXPLOTADOR DE SERVICIOS DE TRABAJOS AÉREOS BAJO LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 130.

(a) El explotador de servicios de trabajos aéreos bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana (RAV 130), debe designar a un responsable de seguridad, encargado de supervisar la aplicación de las medidas de seguridad establecidas por la empresa, quien debe demostrar haber recibido capacitación en materia de AVSEC para coordinador de seguridad en tierra, de acuerdo a lo establecido Apéndice B por la Autoridad Aeronáutica.

(b) La designación debe incluir el nombre del responsable de Seguridad así como una descripción de la manera en la cual se podrá contactar durante las veinticuatro (24) horas del día.

SECCIÓN 108.40 PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD PARA EXPLOTADORES BAJO LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 130.

Se deben establecer procedimientos de seguridad por escrito, según lo establecido en el Apéndice G de la presente regulación.

SECCIÓN 108.41 OPERACIONES DE CAMPO O ZONAS REMOTAS.

(a) El explotador de servicios de trabajos aéreos, el operador de aeronaves de aviación general y aviación corporativa que realice actividades y operaciones de campo o en zonas remotas, debe realizar los siguiente:

(1) Una evaluación de riesgo de la zona de operación.

(2) Establecer contacto con los Organismos de Seguridad de Estado más cercanos a la zona de operación, con la finalidad de coordinar algún tipo de apoyo en caso de ser requerido.

(3) Establecer el procedimiento más rápido y seguro de comunicación con la Autoridad Aeronáutica y el Organismo de Seguridad competente en el caso de que ocurra algún acto de interferencia ilícita.

CAPÍTULO F
SEGURIDAD DE LAS AERONAVES QUE ESTÉN BAJO LA RESPONSABILIDAD DE ESCUELAS DE PILOTOS, AEROCLUBES Y ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO.

SECCIÓN 108.42 ASPECTOS GENERALES.

(a) La aeronaves bajo la responsabilidad de escuelas de pilotos, aeroclubes y organizaciones de mantenimiento aeronáutico, deben:

(1) Desarrollar y aplicar un procedimiento de seguridad con la finalidad de proporcionar vigilancia y seguridad a las aeronaves que están a su cargo.

(2) Notificar a la Autoridad Aeronáutica cualquier actividad sospechosa relacionada con las aeronaves que pudiesen estar relacionados con actos de interferencia ilícita.

(3) Cualquier otra disposición emitida por la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO G
SEGURIDAD DEL SISTEMA DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)

SECCIÓN 108.43 ASPECTOS GENERALES.

(a) El explotador de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), debe:

(1) Adoptar medidas de seguridad por escrito para impedir el robo y la manipulación indebida de sus RPAS, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de estos, respecto a su uso en actos de interferencia ilícita.
(2) Notificar a la Autoridad Aeronáutica cualquier actividad sospechosa con los RPAS que pudiesen estar relacionadas con actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.
(3) Velar por la seguridad de los RPAS que posea u opere.
(4) Cualquier otra disposición emitida por la autoridad aeronáutica.

SECCIÓN 108.44 RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)

(a) El explotador de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) será responsable en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de:
(1) Incluir y aplicar medidas de seguridad físicas en el diseño del puesto de pilotaje para protegerlo contra actos de sabotaje o de interferencia ilícita.
(2) Almacenar y preparar las aeronaves que van a ser destinadas para el vuelo en una forma que impida y detecte la manipulación indebida y asegure la integridad de los componentes vitales.
(3) La protección del comportamiento del puesto de pilotaje, asegurando la puerta de manera obligatoria desde el interior.
(4) La prohibición del ingreso de personas no autorizadas al puesto de pilotaje de los RPAS.
(5) Efectuar la verificación de antecedentes laborales y buena conducta ciudadana de los pilotos a distancia.
(6) Proteger el enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje contra pirateo informático, suplantación y otras formas de interferencia.
(7) Concienciar a su personal con el propósito de identificar y resolver cualquier condición potencialmente sospechosa que pueda constituir una amenaza para la seguridad de la aviación civil en sus operaciones, tanto en vuelo como en tierra.
(8) La observancia de las disposiciones y normativas emitida por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 108.45 ARMAS, EXPLOSIVOS Y MERCANCIAS PELIGROSAS
El explotador de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) no podrá bajo ninguna circunstancia transportar o utilizar armas, explosivos ni mercancías peligrosas a bordo de sus RPAS.

CAPÍTULO H
DISPOSICIONES COMÚNES

SECCIÓN 108.46 ACCESO DE INSPECTORES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (AVSEC) DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA.
Los inspectores de Seguridad de la Aviación de la Autoridad Aeronáutica, están en la facultad de ingresar a todas las zonas de los aeródromos o aeropuertos, así como, a todas las instalaciones de los administrados bajo la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108), con cámara firmadora, cámara fotográfica u otro artículo necesario en cumplimiento de sus funciones.

SECCIÓN 108.47 EVIDENCIA DE CUMPLIMIENTO.
A Solicitud de la Autoridad Aeronáutica, todos los administrados bajo el Regulación Aeronáutica Venezolana 108, proporcionarán documentación que evidencie el cumplimiento de la presente regulación, su programa de seguridad aprobado y cualquier otro documento solicitado por la Autoridad Aeronáutica.

SECCIÓN 108.48 CLÁUSULA DE INCUMPLIMIENTO.
El explotador de aeronaves, empleado, persona comprendida dentro de la presente regulación o con alguna otra regulación aplicable al Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, que incumpla con el mismo, con el programa de seguridad del explotador de la aeronave, o cometa cualquier acto que atente contra la seguridad de la aviación civil, podrá ser sometida al régimen sancionatorio establecido en la Ley sin menoscabo de las acciones penales, civiles, administrativas.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

ÚNICA: se deroga la Providencia Administrativa N° **PRE-CJU-114-13,** de fecha 06 de mayo de 2013, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N°6.099 Extraordinaria, de fecha 23 de mayo de 2013, que contiene la regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108) denominada "Seguridad de Explotadores

de Aeronaves", así como todas aquellas normas e instrumentos que coliden con la presente Providencia Administrativa.

DISPOSICIONES FINALES.

PRIMERA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con la seguridad de la Aviación Civil, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

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

Comuníquese y Publíquese,

JORGE LUÍS MONTENEGRO CARRILLO
Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)
Decreto N° 1.860 del 03/06/2015.
Publicado en Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

APÉNDICE A
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE UN PROGRAMA DE SEGURIDAD DE EXPLOTADORES DE AERONAVES BAJO LAS RAV 121, 129 Y 135.

Estructura y Contenido de un PSE:
Título: Para los casos de explotadores de aeronaves 121 y 135, esta portada debe contener la identificación del documento como "Programa de Seguridad del Explotador (PSE) contra actos de interferencia ilícita", nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa. Para el caso de explotadores de aeronaves bajo la RAV 129, el documento debe ser identificado como "Programa de Seguridad de Estación".
Índice: Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo con la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
Registro de Revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.

Lista de Páginas Efectivas: Esta lista debe indicar una relación de todas las páginas que comprende el PSE. Esta lista debe estar debidamente enumerada. Se debe indica en cada página, si se trata de la edición original o de una revisión, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene anexos, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de anexo y enumerando las páginas de manera lógica consecutiva

Control y Distribución del Programa: Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

Introducción: Preséntese una breve introducción al contenido y propósito del PSE.

Capítulo 1 – Objetivos del Programa de Seguridad: Identificar el objetivo principal del Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves, de acuerdo con los principios establecidos en la normativa aplicable.

Capítulo 2 – Definiciones: En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PSE y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

Capítulo 3 – Fuente Reglamentaria: Indíquense los detalles de la legislación (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, circulares, normas complementarias, etc.) que den forma al programa de seguridad del explotador de aeronaves.

Capítulo 4 – Organización, Responsabilidades y Manejo de la Información:

1.- Autoridad Aeronáutica: El PSE debe establecer claramente la potestad y responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en y hacia el territorio nacional.

2.- Dependencia de seguridad del Explotador. Indíquense en este capítulo:

a. Descripción general de la organización del explotador de aeronaves (organigrama), mencionando la ubicación administrativa y línea de mando de la oficina de seguridad dentro del contexto general del explotador.

b. Para los casos de explotadores de aeronaves bajo la RAV 121 y 135, Organización y descripción de la oficina de seguridad del explotador (organigrama) y las tareas de seguridad que desempeña. De la misma forma, los programas de seguridad de estación de los explotadores bajo la RAV 129, deben hacer mención a la estructura de seguridad de su casa matriz, incluyendo los datos del responsable de seguridad del explotador a nivel internacional, y la forma de contactarlo.

c. Para los casos de explotadores de aeronaves bajo la RAV 121 y 135, las responsabilidades del jefe de seguridad del explotador. Se debe incluir en el PSE el nombramiento del responsable de seguridad, sus datos personales y medios de contacto (teléfonos, fax, e-mail, y otros que permita su ubicación las 24 horas del día), asimismo los datos de quien lo suplante a falta de este, con la misma información personal. Estos datos deben incluirse como anexo al PSE.

   Para el caso de explotadores de aeronaves bajo la RAV 129, deben designar un representante a nivel nacional, con conocimiento en seguridad de la aviación civil, quien será el responsable de las operaciones d seguridad dentro de la República Bolivariana de Venezuela, así como velar y supervisar las medidas de seguridad de las empresas que presten servicios al explotador de aeronaves dentro del territorio nacional.

d. Las responsabilidades de los Coordinadores de Seguridad en Tierra, o cargo similar, de los Coordinadores de Seguridad en Vuelo, y los agentes de seguridad, o cargo similar, del explotador de aeronaves.

e. Otras responsabilidades del personal de la dependencia de seguridad del explotador (Técnicos, especialistas, operadores de equipos, etc.)

f. En el caso de tener una empresa subcontratada que brinda servicios de seguridad, el explotador de aeronaves indicará las funciones y responsabilidades del personal de esas empresas en cumplimiento de lo indicado en su PSE.

g. Descripción general de la estructura de Control de la Calidad en AVSEC del explotador, haciendo referencia al Programa o capítulo de Control de la Calidad, según corresponda.

h. Política sobre la contratación de personal de seguridad, considerando:

   i. Procedimiento de selección.

ii. Verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana.
iii. Evaluaciones médicas y psicológicas.
iv. Principio de capacitación inicial, entrenamiento práctico en el puesto de trabajo y capacitación recurrente.
v. Requerimientos de certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Capítulo 5 – Descripción de las Actividades del Explotador de aeronaves

1.- Descripción de sus operaciones. Debe hacerse mención a las operaciones desarrolladas por el explotador de aeronaves, indicando:

a. Las rutas que opera (nacionales e internacionales), tipo de aeronaves que utiliza y tipo de operación (pasajeros, carga, correo).
b. Mencione los aeropuertos donde realiza sus operaciones.
c. Referencia sobre la realización de vuelos especiales, no regulares u otros no realizados frecuentemente, para los explotadores de aeronaves bajo la RAV 121.

Los explotadores de aeronaves bajo la RAV 129, bastará hacer referencia a sus operaciones en el territorio nacional y los datos de los aeropuertos en otros países, desde los cuales se tiene como destino aeropuertos en el territorio nacional. Para los explotadores de aeronaves bajo la RAV 135 con operaciones no regulares, sólo deben hacer referencia al tipo de aeronaves y operación que realizan (nacional, internacional, pasajeros, carga y correo).

Capítulo 6 – Medidas de Seguridad: En este capítulo debe indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados por el explotador de aeronaves en apoyo del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, las Normas Complementarias y Circulares de Seguridad de la Aviación Civil, que emita la Autoridad Aeronáutica.

1.- Todos los procedimientos incluidos en el Programa de Seguridad del Explotador, deben ser presentados indicando:

a. nombre del procedimiento.
b. Identificación del responsable de realizar el procedimiento.
c. Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento.
d. Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento.
e. Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento.

2.- Seguridad de instalaciones del explotador.

a. Descríbanse las medidas de seguridad sobre las instalaciones del explotador en los aeropuertos incluyendo:

   i. Los métodos de control de acceso de personas desde la parte pública a la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas.

   ii. Los detalles del sistema de pases o permisos en lo referente a personas y vehículos propios del explotador y la forma en que se ajustan a los sistemas de pases o permisos del aeropuerto donde están ubicadas sus instalaciones.

   iii. Los procedimientos de inspección y registro que se aplican para el acceso a la parte aeronáutica.

   iv. La verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana para el personal del explotador, al que se le solicita pases de acceso a la parte aeronáutica.

   v. Medidas de seguridad aplicadas al resguardo físico de las instalaciones del explotador de aeronaves en los aeropuertos.

3.- Seguridad de los pasajeros y de su equipaje de mano.

a. **Presentación y facturación del equipaje:** Descríbanse los procedimientos de seguridad aplicados en la presentación de los pasajeros y del equipaje, incluyendo:

   i. La notificación a los pasajeros sobre los objetos prohibidos a transportar en las aeronaves,

   ii. Los procedimientos para la protección de los boletos, pases de embarque, etiquetas de equipaje y otros documentos,

   iii. Los métodos para la correcta verificación de la identidad de los pasajeros.

   Para los casos en que los procedimientos en los puestos de presentación de los pasajeros y su equipaje, se realice por empresas de servicios especializados aeroportuarios, el explotador de aeronaves, debe mencionar en su PSE, los procedimientos para asegurar que la calidad de los servicios de seguridad prestados por estas empresas, es igual o más restrictivos que los establecidos por el explotador de aeronaves en su PSE.

   b. **Inspección de los pasajeros:** Indíquense los detalles de los procedimientos que han de seguirse cuando la inspección de los pasajeros debe ser realizada por personal del

explotador de aeronaves o sus agentes representantes en las estaciones.

c. **Procedimientos de registro.** Descríbanse los procedimientos y medidas para la inspección, incluidos:
   i. Los porcentajes mínimos de registro manual de aquellos equipajes y pasajeros que pasen por un sistema de inspección,
   ii. La identificación de artículos prohibidos y mercancías peligrosas,
   iii. Las medidas especiales para artículos electrónicos y eléctricos,
   iv. Los procedimientos para la inspección de personas con necesidades especiales,
   v. Los arreglos de inspección privada, y
   vi. Las medidas a adoptar si se descubren armas, artefactos explosivos y otros artículos prohibidos.

d. **Equipos.** Prepárese una lista del equipo disponible por el explotador de aeronaves (si aplica) para la inspección de pasajeros y su equipaje de mano, haciendo mención de:
   i. Las pruebas ordinarias requeridas para su funcionamiento.
   ii. Los procedimientos de mantenimiento preventivo para asegurar que se mantienen en servicio y satisfacen las normas requeridas antes de ser utilizados, y
   iii. Los procedimientos de mantenimiento correctivo por falla del equipo, suspensión de servicio eléctrico o cuando, por cualquier otro motivo, están fuera de servicio.

f. **Personal de seguridad.** Descríbanse los niveles de personal, sus cargos y los turnos de servicio en cada puesto de inspección. Además indíquese la instrucción requerida para el referido puesto de trabajo.

g. **Segregación y control.** Indíquese los procedimientos para separar las personas inspeccionadas de las no inspeccionadas en el edificio terminal después del puesto de inspección, considerando:
   i. Los procedimientos suplementarios para el caso que se presente una mezcla de personas no inspeccionadas con los pasajeros del explotador ya inspeccionados.

ii. Los procedimientos realizados para asegurar el control de los pasajeros inspeccionados, cuando transitan por plataforma o son transportados por vehículos a las aeronaves.

h. **Procedimientos para las tripulaciones de vuelo.** Aclárese que las medidas de seguridad aplicadas a las tripulaciones de vuelo y sus equipajes de mano, son las mismas aplicadas al pasajero y su equipaje de mano.

i. **Valija diplomática y mensajerías del gobierno.** Indíquense los procedimientos aplicados al personal diplomático, las valijas diplomáticas y mensajerías del gobierno.

j. **Pasajeros de categoría especial.** Descríbase los procedimientos de seguridad aplicados para:

i. Pasajeros posiblemente perturbadores,
ii. Personas bajo procedimientos judiciales,
iii. Deportados,
iv. Pasajeros inadmitidos,
v. Personas con discapacidad, cualquiera sea su case.

Indíquense claramente las diversas tareas de los organismos implicados en su custodia, si aplica. Hágase referencia concreta a la notificación escrita al piloto al mando de la aeronave que transportará este tipo de personas.

vi. Pasajeros diplomáticos.

4**.- Seguridad del equipaje de bodega o facturado:**

a. **Presentación y facturación.** Descríbase el proceso de presentación y facturación del equipaje de bodega y cualquier arreglo especial. Indíquese los detalles del interrogatorio a los pasajeros sobre el contenido de sus equipajes. Debe establecerse la responsabilidad de los agentes de manipulación de conformidad con las disposiciones de la regulación aplicable vigente.

b. **Presentación fuera del aeropuerto.** Si se autoriza la presentación y facturación del equipaje de bodega fuera del aeropuerto, descríbanse las medidas de protección contra los actos de interferencia ilícita hasta que el equipaje se carga en la aeronave.

c. **Procedimientos de inspección.** Descríbanse los procedimientos a desarrollar por el explotador de aeronaves, con el propósito de garantizar la inspección del equipaje por parte del explotador del

aeródromo y aeropuerto, así como las demás medidas de seguridad que deben ser aplicadas a los equipajes facturados.

d. **Cotejo de los pasajeros y del equipaje facturado.** Descríbanse los procedimientos para asegurarse que solamente se carga en la aeronave el equipaje facturado que pertenece a los pasajeros del vuelo que realmente han embarcado en la aeronave y que el equipaje de bodega se ha sometido a los controles necesarios de seguridad y está autorizada su estiba en ese vuelo. Hágase una referencia concreta a las diversas categorías de pasajeros (de origen, de transferencia en la línea aérea y entre líneas aéreas, de pasajeros en tránsito que desembarcan).

e. **Procedimientos para el equipaje de las tripulaciones.** Aclárese que las medidas de seguridad que se aplicarán al equipaje de los miembros de la tripulación, son las mismas aplicadas a todo equipaje facturado.

f. **Equipaje no acompañado.** Descríbanse los procedimientos respecto al equipaje no acompañado, mencione los controles adicionales de seguridad a los que está sometido el equipaje antes de ser cargado a una aeronave.

g. **Zona de recogida de equipaje.** Descríbanse las medias aplicadas al equipaje facturado no reclamado, incluyendo los detalles de la inspección o registro y el almacenamiento en condiciones de seguridad. Descríbanse también las medidas para impedir que los pasajeros retiren artículos prohibidos escondidos en el equipaje facturado en la zona de recogida de equipajes que pudieran subsiguientemente ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita en la zona de seguridad restringida.

5.- Seguridad de la carga aérea y el correo.

a. Descríbanse los procedimientos y responsabilidades para la aceptación de la carga y el correo proveniente de agentes acreditados, agentes portales acreditados y expedidores conocidos, así como el tratamiento que se dará a los envíos provenientes de agentes y expedidores no reconocidos.

b. Para los casos en que el explotador de aeronaves, desarrolle actividades de agente acreditado, debe incluirse en esta sección del PSE, los procedimientos establecidos de forma similar a los exigidos a los agentes acreditados (RAV 109), en todo lo referente a la recepción, inspección, almacenamiento, documentación y traslado de la carga destinada al transporte aéreo.

Igualmente debe hacerse mención a los procedimientos de seguridad aplicados para el control del material (COMAT) y correo propiedad del propio explotador de aeronaves y/ó de servicios aéreos (COMAIL).

6.- Seguridad del material de la empresa, provisiones y suministros

a. **Procedimientos de seguridad.** Descríbanse los procedimientos y las responsabilidades para el tratamiento del material de la empresa, las provisiones y suministros, bien sea desarrollados por el propio explotador de aeronaves o en los casos en que esta responsabilidad se delegue en las empresas que proporcionan las provisiones y suministros, o por intermedio de empresas contratadas por los explotadores de aeronaves. En cualquier caso, los procedimientos deben contemplar:
   i. Los medios materiales de seguridad de las instalaciones donde se preparan las provisiones y suministros (si pertenecen al explotador).
   ii. Las medidas de control de acceso a las instalaciones (si pertenecen al explotador).
   iii. Características de seguridad de las zonas de almacenaje (si pertenecen al explotador).
   iv. Los controles de seguridad sobre las mercancías.
   v. Transporte de los envíos hacia las zonas de seguridad restringida, y
   vi. Las medidas de seguridad de los explotadores de aeronaves.

7.- Control de armas de fuego.

a. **Transporte de armas de fuego.** Descríbase el procedimiento para la manipulación y el transporte de armas de fuego bajo la modalidad de equipaje facturado, o como carga, de acuerdo con lo establecido en la regulación vigente y lo indicado por la Autoridad Aeronáutica **en la** respectiva circular de seguridad.

b. **Porte de armas de fuego.** Descríbase la política nacional respecto al porte autorizado de armas de fuego, en aeronaves nacionales y extranjeras y las medidas para aplicar tal política, considerando:
   i. Las tareas de los organismos implicados y del explotador del aeropuerto.
   ii. La autoridad para porte de armas concedida al personal de escoltas de personas bajo procedimientos judiciales o administrativos.

iii. Los procedimientos para la notificación por escrito al piloto al mando de la aeronave.

8.- Seguridad de la aeronave.

a. **Control de acceso a la aeronave.** Descríbanse las medidas de protección, sobre las aeronaves en tierra incluyendo:

i. Las obligaciones del personal de seguridad, la tripulación y el personal de mantenimiento que presta servicios a la aeronave, para identificar a las personas que se acercan o ingresan.

ii. Los procedimientos para las aeronaves que no están en servicio.

ii. Los procedimientos de control del acceso a las aeronaves y a su zona de proximidad inmediata (perímetro).

b. **Patrullas / custodia de seguridad.** Descríbanse las patrullas y/o custodia que se realiza de las aeronaves en la parte aeronáutica, en el caso de ser establecido este procedimiento por el explotador de aeronaves, o en los casos de intensificación de las amenazas sobre las operaciones en un determinado aeropuerto o vuelo.

c. **Notificación de amenazas.** Descríbanse los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Defínanse las responsabilidades en cuanto a informar a la autoridad competente en materia de seguridad, si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.

d. **Inspección y verificación de seguridad de aeronaves.** Descríbanse los procedimientos y responsabilidades para la inspección y verificación de seguridad de las aeronaves tanto en operaciones ordinarias como cuando una aeronave pueda ser objeto de gran amenaza. Determine los procedimientos para el uso de listas de verificación, la necesidad de una buena iluminación y de contar con personal bien entrenado. Indíquense las medidas a adoptar si se descubren artefactos explosivos, de sabotaje o sospechosos.

e. **Seguridad en vuelo:** Descríbanse los procedimientos de seguridad aplicados en vuelo para evitar el ingreso de personas no autorizadas en la cabina de mando, así como el tratamiento

de situaciones inusuales que representen un riesgo para la seguridad del vuelo.

9. Equipo de seguridad.

a. **Operación.** Si el explotador de aeronaves, cuenta con equipos de seguridad, descríbase:
   i. La asignación de responsabilidades en la operación de los equipo de seguridad.
   ii. Las características y métodos de operación.
   iii. Un listado de todo el equipo de seguridad con que cuenta el explotador de aeronaves, incluido la cantidad de emplazamiento.
   iv. Los procedimientos sobre la calibración y puesta en operación de los equipos de seguridad.

b. **Mantenimiento de los equipos de seguridad:** Todo explotador que posea y opere equipos de seguridad, debe establecer y aplicar un programa de mantenimiento adecuado, para garantizar la efectividad de los equipos en las labores de seguridad de la aviación civil.

Capítulo 7 – Respuesta Ante Actos de Interferencia Ilícita:

1. Planes de contingencia.

El explotador de aeronaves debe desarrollar planes de contingencia que estén en consonancia con el programa de seguridad local del aeropuerto, así como con el Plan Nacional de Contingencias de la Aviación Civil.

Cada plan debe incluir la información relativa a las responsabilidades para el mando, procedimiento de control y comunicaciones, equipos y sistemas de comunicación, directrices sobre el modo de atender a los medios de prensa y al público en general, y las tareas de cada participante en el plan.

En este capítulo debe hacerse referencia general al Plan de Contingencias del Explotador. Para el caso de los explotadores bajo la RAV 121, deben indicar que el mismo se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad del Explotador. Los explotadores bajo las RAV 129 y 135 deben desarrollar estos planes dentro de este capítulo.

Para más información al respecto, debe revisarse la Circular de Seguridad de la Aviación concerniente a la elaboración y aplicación de los Planes de Contingencia.

Capítulo 8 – Instrucción sobre Seguridad de la Aviación:

1. Planes y Programas de Capacitación.

Descríbanse los principios generales y la necesidad de un programa de instrucción en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal del explotador de aeronaves que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

En este capítulo debe hacerse referencia general al Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación del explotador. Para el caso de los explotadores bajo la RAV 121, deben indicar que el mismo se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad. Los explotadores bajo las RAV 129 y 135 deben desarrollar este tema dentro de este capítulo.

Para más información al respecto debe revisarse el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil y el apéndice B concerniente a la elaboración y aplicación de los programas de instrucción.

Capítulo 9 – Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación:

En este capítulo debe mencionarse de manera general las políticas a desarrollar por el explotador de aeronaves en lo relacionado al control de la calidad en materia de seguridad del explotador, o los prestados por las empresas contratados para este fin. Para el caso de los explotadores bajo la RAV 121, hacer mención que el Programa de Control de la Calidad se presentará en un documento separado del Programa de Seguridad del explotador. Los explotadores bajo las RAV 129 y 135 deben desarrollar este tema dentro de este capítulo.

Para más información al respecto debe revisarse el Programa Nacional de Control de la Calidad de la Aviación Civil y el apéndice C concerniente a la elaboración y aplicación de los programas de control de la calidad en seguridad de la aviación.

1. Apéndices.

a. Organigramas de la estructura administrativa del explotador de aeronaves y de la oficina de seguridad.
b. Diagrama y planos de las aeronaves que opera el explotador.
c. Otros documentos presentados por el explotador.

2. Textos de referencia para el desarrollo del Programa de Seguridad del Explotador, pueden ser entrados en:

a. El Plan de Seguridad de la Aviación Civil.
b. El documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

APÉNDICE B
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DEL PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA EXPLOTADORES DE AERONAVES.

1.- Propósito

Este apéndice tiene como propósito suministrar a todos los explotadores de aeronaves, información completa y detallada sobre el contenido que debe presentar el Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA), especificando todos los pasos para la preparación y entrega del referido Programa, conforme con lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción.

2.- Objetivo del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación

El objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil es capacitar en materia de seguridad de la aviación al personal del explotador de aeronaves para alcanzar un nivel de aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas. Dicha instrucción debe llegar a todos los elementos que participan directa o indirectamente en la actividad aeronáutica.

3.- Consideraciones Generales

a. El explotador de aeronaves debe asegurarse que el personal que desempeña funciones de seguridad reciba la instrucción inicial y recurrente así como su entrenamiento práctico en el puesto de trabajo y permitirá bajo ninguna circunstancia que los empleados efectúen labores de seguridad, sin que hayan completado satisfactoriamente la capacitación citada anteriormente.

b. Todo explotador de aeronaves debe consignar a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, la programación anual del entrenamiento, de acuerdo a cada función que desempeñe el personal que participa en las operaciones diarias del administrado; a fin que los inspectores puedan verificar y evaluar dichos entrenamientos.

c. Todo explotador de aeronaves debe notificar a la Autoridad Aeronáutica por escrito con no menos de diez (10) días hábiles de antelación, la intención de realizar un curso inicial u otra actividad de instrucción

señalando: fecha, duración, categoría del entrenamiento, nombre del instructor y anexar el horario de clases establecido donde se distribuyan los módulos correspondientes.

d. Las instalaciones como aulas u otros espacios utilizados para la instrucción, debe poseer condiciones ambientales adecuadas, suficiente espacio, iluminación y ventilación para la instrucción. Cada curso de capacitación debe contar con un máximo de veinticinco (25) alumnos.

4.- Estructura y Contenido de un Programa de Instrucción de Seguridad de la Aviación (PISA)

a. **Título:** Esta portada debe contener la identificación del documento como "Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación" (PISA), nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.

b. **Índice:** Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.

c. **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción, y firma de quien lo inserta.

d. **Lista de Páginas Efectivas:** Esta lista debe indicar una relación de todas las páginas que comprende el PISA. Esta lista debe estar debidamente enumerada. Se debe indicar en cada página, si se trata de la edición original o de una revisión, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene Apéndices, el listado de páginas efectivas debe indicar el número de Apéndice y enumerando las páginas deben ser enumeradas de manera lógica consecutiva.

e. **Control y Distribución del Programa:** Esta sección debe explicar cómo el programa se mantendrá actualizado, mencionando el responsable de esta actualización, así como incluir los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones dentro de la empresa.

f. **Introducción:** Preséntese una abreve introducción del contenido y propósito del PISA.

g. **Capítulo 1 – Objetivos del PISA:** Identificar el objetivo principal del Programa de Instrucción en Seguridad del administrado, de acuerdo a los principios establecidos en la normativa aplicable.

h. **Capítulo 2 – Definiciones:** En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el PISA y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de instrucción y la Seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.

i. **Capítulo 3 – Responsabilidades:** El PISA debe establecer claramente la potestad y las responsabilidades en materia de instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. Dentro de estas responsabilidades se deben destacar:
   i. La descripción general de la estructura dentro del administrado que será responsable de la capacitación en materia de Seguridad de la Aviación Civil.
   ii. Las responsabilidades del jefe o responsable por el área de seguridad del administrado, en todo lo relacionado con la supervisión y control de la capacitación de Seguridad de la Aviación.
   iii. Las responsabilidades de los niveles de coordinación o planificación de la capacitación dentro de la empresa (si aplica este cargo).
   iv. Las responsabilidades de los instructores de seguridad (propios o contratados).
   v. Las responsabilidades asignadas a los mentores responsables de la capacitación en el puesto de trabajo.
   vi. Las responsabilidades asignadas a los alumnos.
   vii. Otras responsabilidades del personal o dependencias del administrado que participen o colaboren con la capacitación en seguridad.

j. **Capítulo 4 – Principios Administrativos de Capacitación:** En este capítulo el explotador de aeronaves debe presentar todos aquellos principios y políticas en materia de instrucción que se encuentren relacionados con aspectos administrativos y de coordinación, que garanticen el adecuado desarrollo de los períodos de instrucción solicitados para todo el personal. Los principios que deben desarrollarse en este capítulo son:

i. Descripción de la población a la cual está dirigida la capacitación en Seguridad de la Aviación (agentes de seguridad, supervisores, entre otros).
ii. Resumen de las estrategias de capacitación que propone el administrado se utilicen para desarrollar los períodos de instrucción.
iii. Los principios del nivel evaluativo que debe implementarse para cada curso (notas mínimas aprobatorias, condición de alumnos aprobados, entre otros).
iv. Requisitos relativos al control de la asistencia.
v. Consideraciones sobre los locales utilizados para impartir la capacitación y las ayudas audiovisuales más adecuadas para el logro de los objetivos.
vi. Información relacionada con la certificación de culminación de cada curso y los registros que deben guardarse como evidencia de esta capacitación.
vii. Principios relativos a los horarios de clases, duración de las sesiones de capacitación y la cantidad máxima permitida por curso.
viii. Tipos de cursos a ser impartidos, de acuerdo al tipo de empresa (explotador de aeronaves) y la categoría del entrenamiento (inicial y recurrente cada 12 meses).
ix. Los principios relativos al desarrollo de planes de lección.
x. Manejo adecuado de los textos y material confidencial utilizado para la capacitación.
xi. Perfil de los alumnos, requisitos para el ingreso (verificación de antecedentes, condiciones psicofísicas, entre otros) y procedimientos de selección.
xii. Políticas y procedimientos para el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo.
xiii. Principios relacionados con la certificación del personal de seguridad por parte de la Autoridad Aeronáutica.
xiv. Políticas y requisitos para la contratación de instructores en seguridad.
xv. Requisitos y procedimientos para la contratación de centros de instrucción (si aplica este caso).
xvi. Requisitos de la preparación de planes anuales de capacitación del personal en materia de seguridad de la aviación.

xvii. Planificación de capacitación en materia de seguridad y otros temas complementarios (cursos, talleres, seminarios, charlas, entre otros) fuera de los requisitos establecidos en el Programa Nacional de Instrucción y en el presente Apéndice.

xviii. Requisitos de notificación a la autoridad aeronáutica sobre la realización de cursos en materia de seguridad y el suministrar el plan anual de capacitación a dicha autoridad.

xix. Política de evolución permanente del PISA por parte del administrado, con el propósito de mantenerlo actualizado en los últimos requerimientos en materia de seguridad de la aviación.

k. **Capítulo 5 – Control de Calidad de la Instrucción:** El explotador de aeronaves, debe desarrollar un sistemas de control de la calidad aceptable por la Autoridad Aeronáutica, el cual debe ser incluido en el Programa de Control de Calidad del administrado, que garantice las condiciones de instrucción requeridas y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Apéndice C de la presente Regulación, son efectivos y se logran los objetivos establecidos en su Programa de Instrucción, así como lo solicitado en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación.

El control de calidad sobre la instrucción debe considerar:

i. Auditorias independientes de calidad realizadas anualmente, para monitorear el cumplimiento con los objetivos y resultados de la instrucción.

ii. La integridad de las evaluaciones teóricas y prácticas como sea aplicable, así como el cumplimiento e idoneidad de los procedimientos.

iii. La adopción de medidas correctivas y preventivas apropiadas en respuesta a los informes resultantes de las auditorias efectuadas.

l. **Capítulo 6 – Programa de Instrucción:** En este capítulo desarrollarán los detalles de cada programa de instrucción a ser desarrollado por el explotador de aeronaves. Los programas de instrucción serán desarrollador de acuerdo al tipo de administrado y según lo establecido en las currículas de entrenamiento establecidas en el presente Apéndice. Cada programa de instrucción debe señalar:

i. El título del curso de acuerdo a la categoría de entrenamiento
ii. Los objetivos generales del curso y los específicos de la instrucción por cada módulo, que proporcionen al alumno información sobre la actuación y destrezas a ser obtenido, una vez culminado cada curso.
iii. Las horas programadas de entrenamiento (totales y por módulo).
iv. El tipo de personal al que está dirigida la instrucción.
v. Los detalles del contenido de cada módulo de acuerdo a lo establecido en las currículas de entrenamiento del presente Apéndice, señalando los títulos de los módulos y el contenido de cada módulo.

m. **Apéndices:** esta sección debe incluir cada uno de los formatos utilizados que sirven de soporte para el cumplimiento de las actividades descritas en el Programa de Instrucción del explotador de aeronaves, detallando cada una de las categorías de entrenamiento y su contenido (Currículas de Entrenamiento):

1. Currículas de entrenamiento.

Las currículas de entrenamiento (inicial y recurrente) a desarrollar por el explotador de aeronaves debe estar dirigido al personal que a continuación se menciona:

1) Agente de seguridad,
2) Coordinadores de Seguridad en Tierra,
3) Personal de Gerencia y Dirección
4) Tripulaciones (vuelo y cabina)
5) Despachadores de vuelo
6) Personal de mantenimiento
7) Personal de atención y servicio al pasajero
8) Personal de plataforma
9) Personal del explotador encargado de la aceptación y manipulación de la carga

2. Instructores en Seguridad de la Aviación.

a) El explotador de aeronaves no podrá designar a una persona como instructor en materia de Seguridad de la Aviación a menos que haya sido certificado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) para cumplir las funciones de instructor en materia de seguridad de la aviación civil.

b) Corresponde al explotador de aeronaves suministrar la información necesaria a los instructores, antes de ejercer sus funciones, con el propósito de familiarizarse con el Programa de Instrucción del Administrado y los objetivos establecidos para el curso a impartir.

c) Para alcanzar la aprobación por parte del INAC como instructor en materia de seguridad de la aviación, los interesados deben cumplir con lo establecido por la Autoridad Aeronáutica para el proceso de certificación de los instructores en seguridad de la aviación.

3. Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT).

b) Todo explotador de aeronaves debe asegurarse que el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de seguridad debe recibir entrenamiento práctico en el puesto de trabajo antes de ser aceptado para desarrollar sus funciones y deberes requeridos, el cual estará bajo la supervisión de un mentor.

c) Los mentores asignados para la ejecución del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben:

ii. Tener la experiencia en área de Seguridad de la Aviación Civil,

iii. Desempeñarse como supervisores, coordinadores de seguridad, o cargos similares, y

iv. Haber recibido una inducción relacionada con los procesos de entrenamiento practico en el puesto de trabajo.

d) El objetivo del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, es proporcionar al personal de seguridad una instrucción práctica continua que corresponda a las necesidades locales y se presente mediante diversas técnicas de trabajo.

e) Para el desarrollo del entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, deben cumplirse las siguientes fases:

i. Introducción y discusión: En esta fase se realiza una exposición en el lugar de trabajo, relativa a las áreas de responsabilidad y funciones específicas del cargo con descripción detallada de los conocimientos, habilidades y destrezas requeridas para adecuarse a las exigencias ocupacionales. Para el caso solo

corresponderá a un repaso de lo visto en la sesión teórica de la capacitación.

ii) Observación: En esta fase del entrenamiento el mentor debe realizar las tareas rutinarias mientras el empleado observa como e realiza cada una de las tareas. En esta etapa el mentor podrá realizar explicaciones al alumno a fin de ampliar el entrenamiento dado.

iii) Asistencia: Después de la fase anterior el alumno realizará las tareas mencionadas en el Programa de Instrucción, siempre con la asistencia y apoyo del mentor. Esta etapa será supervisada por el mentor asignado. Dependiendo de la agilidad y confianza que el alumno tome en esta etapa del entrenamiento, el mentor decidirá si el participante puede pasar a la etapa siguiente, o, si por el contrario, requiere que se profundice en esta fase por más tiempo.

iv) Observación y evaluación: En esta etapa, el alumno es sometido a un proceso de evaluación y observación por parte del mentor, en cuyo caso las tareas deben ser realizadas íntegramente por el alumno sin la asistencia del mentor, a fin de evaluar las destrezas y habilidades adquiridas durante el entrenamiento en el trabajo. En caso que el alumno no logre superar satisfactoriamente esta etapa, debe ser remitido ante el Responsable de Seguridad de la empresa, quien tomará las decisiones pertinentes, considerando:

1. Ordenar la repetición de la capacitación teórica necesaria a fin de completar las habilidades y destrezas faltantes para continuar con el entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, o
2. Prescindir de la contratación del funcionario.

e) Para desarrollar los períodos de entrenamiento práctico en el puesto de trabajo, debe preverse el cumplimiento de las siguientes condiciones básicas:

ii) Los mentores tendrán a su cargo un grupo no mayor de cinco (5) alumnos al mismo tiempo para cumplir los periodos de entrenamiento práctico en el trabajo.

iii) Durante el entrenamiento en el trabajo el mentor debe completar el formato designado a tal efecto donde se registre el desarrollo y cierre de cada tarea incluida dentro del entrenamiento en el trabajo y que sea solicitada como tal en el formato antes mencionado.

iv) Finalizada la capacitación práctica el mentor completará la documentación que certifica el entrenamiento en el trabajo con sus observaciones finales sobre esta etapa de la capacitación y entregar esta documentación a la dependencia responsable de la capacitación del administrado.

4. Evaluación de los Resultados de la Ilustración.

a) El propósito de la evaluación es confirmar que tanto los objetivos generales así como los objetivos específicos de instrucción han sido alcanzados, es decir, que la capacitación ha sido eficiente y eficaz. El Programa de Instrucción en materia de Seguridad, debe establecer en detalle los procesos de evaluación del personal instruido, a efecto de obtener los resultados de las evaluaciones teóricas y/o práctica, el instructor o mentor de cada área debe asegurarse de que la evaluación del personal se lleve a cabo a fin de determinar el nivel de competencia alcanzado.

b) En el caso que se haya detectado no conformidades, los encargados de la instrucción deben proponer las acciones correctivas tendientes a mejorar los resultados de la capacitación. Para esto se deben considerar evaluaciones en las cuales se apliquen instrumentos tales como la observación de la actuación del alumno, trabajos de investigación, exposiciones trabajos prácticos, informes, entrevistas, pruebas escritas, orales y prácticas o la combinación de varias de estas.

c) La calificación mínima establecida para aprobar es de 70% sobre 100%. En el caso que un participante no apruebe una evaluación, de un determinado módulo se acordara con el instructor una nueva evaluación, como reparación de

una(s) evaluación(es) del curso. Si después de la evaluación de reparación el participante no aprueba el curso, el instructor debe elaborar un informe indicando las razones por las cuales no se cumplió el objetivo previsto.

d) En el caso que el participante no apruebe el entrenamiento practico en el puesto de trabajo, el instructor y el mentor decidirá si se requiere algún entrenamiento adicional, ya sea teórico o practico y debe establecer el tiempo de repetición necesario para completar el entrenamiento.

5. Registro del Personal.

a) Todo explotador de aeronaves debe establecer un sistema de registro y archivo de su personal, para guardar información respecto a lista de asistencia, calificaciones, exámenes, constancia de capacitación, certificación de fin de curso, así como las evaluaciones de los cursos recurrentes del personal.

b) El explotador de aeronaves podrá utilizar los formatos descritos en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación, o generar sus propios registros de capacitación con el objeto de proveer una evidencia documentada del proceso de la instrucción que se imparte en la empresa.

c) Todo archivo o registro debe mantener un expediente por cada uno de los alumnos con constancia de Certificación de Fin de curso, donde se detalle:

   i) Nombre de la empresa.
   ii) Nombre y apellidos completo del estudiante.
   iii) Nombre de la categoría del entrenamiento.
   iv) Horas totales del entrenamiento.
   v) Fechas de inicio y finalización.
   vi) Sello y firma del instructor y/o encargado de la instrucción autorizado.

6. Cursos para el Personal del Explotador de Aeronaves.

A continuación se desarrollarán los diferentes cursos ó capacitaciones a impartirse al personal del explotador de aeronaves en materia de seguridad de la aviación civil de acuerdo a su estructura; estos contienen los módulos con su respectiva horas promedio de duración en seguimiento de los requisitos mínimos presentado en la presente Regulación, para los cursos iniciales y recurrentes en materia de seguridad de la

aviación dirigidos al personal de seguridad como para el resto del personal que no es el de seguridad.

a. **Curso inicial y recurrente para Agentes de Seguridad del explotador de Aeronaves.**

Objetivo General.

Introducir a los participantes que han de cumplir las funciones en seguridad de la aviación, con base en la aplicación de las regulaciones vigentes y la implementación de las medidas de protección de las aeronaves y nuevas tecnologías en el ámbito de la seguridad de la aviación.

Contenido.

Curso inicial.

Entrenamiento teórico:

	Módulos	**Horas**
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. **c.** Examinen de los ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y Programa de Seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos de interferencia ilícita. f. Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas en materia AVSEC.	02:00
3	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.** a. Definición y clasificación de objetos prohibidos.	02:00

	b. Reconocimiento de artefactos explosivos improvidos, objetos prohibidos y armas. c. Identificación de los métodos para ocultar artefactos explosivos improvisados, objetos prohibidos y armas.	
4	**Procedimientos de control de acceso.** a. Procedimientos para evitar el acceso no autorizado. b. Respuestas ante señales de intrusión. c. Procedimientos para el mantenimiento de registros y novedades.	01:00
5	**Protección, inspección y verificación de aeronaves.** a. Responsabilidades con la protección de aeronaves. b. Proceso de registro y verificación de aeronaves. c. Normas de control de acceso a la aeronave. d. Control y medidas de seguridad en los servicios de limpieza. e. Verificación e inspección de aeronaves. f. Uso de las listas de verificación para el registro.	02:00
6	**Seguridad de material de la empresa, provisiones y suministros.** a. Medidas de seguridad en las provisiones y suministros. b. Normas y control de acceso para el ingreso al depósito de las provisiones y suministros. c. Normas de seguridad en el transporte.	02:00
7	**Inspección y registro de pasajeros.** a. Descripción a la inspección y registro de pasajeros y su equipaje. b. Inspección del pasajero con los detectores de metales. c. Procedimientos para el registro manual de los pasajeros. d. Monitoreo y respuestas ante la alarma de un equipo detector metales. e. Practicas con el equipo detector de metales.	02:00

	f. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección.	
8	**<u>Inspección del equipaje con rayos X y manualmente.</u>** a. Operación de seguridad de un equipo típico de rayos X. b. Interpretación de las imágenes en un equipo de rayos X e identificación de los objetos prohibidos y peligrosos. c. Selección y procedimiento para el registro físico del equipaje. d. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección.	02:00
9	**<u>Seguridad para el equipaje en bodega.</u>** a. Procedimientos de cotejo de los pasajeros con el equipaje facturado. b. Procedimientos de verificación e identificación del equipaje. c. Procesos para el control de seguridad del equipaje en bodega. d. Medidas de seguridad sobre el equipaje extraviado. e. Procedimiento de seguridad para facturación fuera del Aeropuerto. f. Medidas aplicables al equipaje sospechoso. g. Procedimientos de apertura y registro del equipaje facturado. h. Reconocimiento de objetos prohibidos y peligros en el equipaje de bodega. i. Acciones cuando es encontrado un objeto prohibido o peligroso.	03:00
10	**<u>Inspección y mantenimiento de una zona estéril.</u>** a. Tipos básicos de una zona estéril para pasajeros. b. Conducción de una inspección física en una zona estéril. c. Acciones cuando es encontrado un objeto sospechoso en una zona estéril. d. Mantenimiento de una zona estéril.	01:00

	e. Ejercicio práctico de inspección física en una zona estéril.	
11	**<u>Medidas de seguridad para la carga aérea.</u>** a. Responsabilidades para la aceptación de carga. b. Conceptos de remitente, expedidor conocido, agente acreditado, carga conocida y desconocida. c. Procedimiento de registro directo de la carga. d. Documentos referidos a la carga. e. Medidas aplicables a la carga sospechosa. f. Medidas aplicables a la protección de carga aérea. g. Medidas de seguridad en las instalaciones de carga. h. Medidas especiales para vuelos de alto riesgo.	02:00
12	**<u>Medidas para categorías especiales de pasajeros.</u>** a. Responsabilidades en la seguridad de personas y bienes. b. Tratamiento de personalidades destacadas y diplomáticas. c. Procedimientos de control para las Valijas Diplomáticas. d. Normas para miembros del personal (incluidas la tripulación). e. Medidas para pasajeros de movilidad reducida, problemas médicos, menores de edad y ancianos. f. Medidas para pasajeros no admisibles, deportados o prisioneros con escolta.	02:00
13	**<u>Políticas para pasajeros perturbadores.</u>** a. Procedimientos en tierra. b. Procedimientos a bordo. c. Autoridad para utilizar medios de retención. d. Procedimientos de notificación.	02:00
14	**<u>Procedimientos para porte de arma de fuego.</u>** a. Reglamentación Nacional.	02:00

	b. Procesos para aceptación de escoltas de pasajeros sometidos a procedimientos judiciales y deportados. c. Procedimientos para guardaespaldas de personalidades del gobierno. d. Procedimientos para el transporte de armas.	
15	**<u>Planes de contingencia del explotador.</u>** a. Definición de los diferentes tipos de contingencia del explotador. b. Describir las tareas y responsabilidades durante las contingencias. c. Descripción de la respuesta ante una amenaza de bomba. d. Descripción de la respuesta ante un apoderamiento ilícito. e. Descripción de la respuesta ante un sabotaje. f. Redacción de informe de los incidentes. g. Ejercicio práctico en una situación de contingencia.	02:00
16	**<u>Resumen y evaluación del curso.</u>** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**30:00**

Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT):

	Módulos	**Horas**
1	Control de acceso de personas.	Corresponde a la empresa distribuir el total de horas del EPPT entre los módulos presentados
2	Protección de aeronaves estacionadas	
3	Inspección y verificación de aeronaves	
4	Seguridad de material de la empresa, provisiones y suministros	
5	Inspección y registro de pasajeros	
6	Inspección del equipaje con rayos X y manualmente	
7	Seguridad del equipaje de bodega	
8	Inspección y mantenimiento de una zona estéril	

9	Medidas de seguridad para la carga aérea	
10	Medidas para categorías especiales de pasajeros.	
11	Medidas para pasajeros perturbadores	
12	Planes de contingencia	
	Total de horas EPPT	**160:00**
	Total general curso inicial	**190:00**

b. **Curso inicial y recurrente para Coordinadores de Seguridad en Tierra del Explotador de Aeronaves:**

Objetivo general:
Proporcionar el incremento de la efectividad de los Coordinadores de Seguridad en Tierra en el marco de la gestión de las operaciones aeronáuticas, a través del desarrollo de habilidades y provisión de conocimientos modernos, que incidan positivamente en su desempeño.

Contenido.

Curso inicial.

Entrenamiento teórico:

	Módulos	**Horas**
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI.	02:00

	d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC.	
3	**<u>Políticas y organización de seguridad del explotador.</u>** a. Políticas de seguridad del explotador. b. Responsabilidades en materia AVSEC. c. Procedimiento de información y comunicaciones. d. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	03:00
4	**<u>Garantizar la efectividad operacional de los equipos.</u>** a. Descripción de las ayudas y equipos de trabajo en los puestos de control de seguridad. b. Verificación de la efectividad en el funcionamiento de los equipos de seguridad c. Aplicación de los procedimientos apropiados en caso de fallas u operación de los equipos.	02:00
5	**<u>Despliéguese y asignación del personal de seguridad.</u>** a. Organización de las tareas y los turnos de los equipos de trabajo b. Procesos de difusión de la información al personal c. Control y gestión del personal d. Habilidades de la comunicación	01:00
6	**<u>Supervisión y cumplimiento de los procedimientos de seguridad.</u>** a. Monitoreo de las tareas de seguridad b. Técnicas de supervisión sobre el personal c. Conducción de reuniones de trabajo y manejo de equipos d. Evaluación de desempeño del personal	02:00

7	**Coordinación y entretenimiento en el trabajo.** a. Necesidades de la capacitación en el trabajo b. Responsabilidades del supervisor en la instrucción en el trabajo c. Proceso de conducción de una sesión de entrenamiento en el trabajo d. Métodos de control de entrenamiento en el trabajo	01:00
8	**Supervisión de situaciones de contingencia.** a. Clasificación de los tipos de contingencias en el explotador b. Desarrollo de los procesos y acciones de respuesta ante contingencias c. Supervisión de la aplicación de las medidas de respuesta ante una contingencia. d. Ejercicios de respuesta a una contingencia.	02:00
9	**Factores Humanos.** a. Introducción a los factores humanos b. Limitaciones y capacidades del ser humano c. El error humano d. La comunicación en los procesos de trabajo e. Toma de decisiones. f. Vigilancia, stress y fatiga g. Automatización de los puestos de trabajo	03:00
10	**Resumen y evaluación del curso.** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	01:00
	Total de horas teórico	**18:00**

Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo (EPPT)

	Módulos	**Horas**
1	Preparación de programas de guardia y asignación del personal	Corresponde a la empresa distribuir el
2	Supervisión de los procedimientos	

3	Coordinación y entrenamiento en el trabajo	total de horas del EPPT entre los modelos presentados
	Total de horas EPPT	**80:00**
	Total general curso inicial	**98:00**

Curso recurrente: (cada 12 meses)

El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal b.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
Total de horas teórico practicas	**10:00**

c. **Curso Inicial y Recurrente de Entrenamiento en Seguridad para Personal de Gerencia y Dirección del Explotador de Aeronaves:**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad e introducirlos al marco reglamentario, con el propósito de comprender mejor aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa de seguridad del explotador de servicios aéreos aprobado.

Contenido.

Curso inicial

	Módulos	**Horas**
1	**<u>Introducción al curso.</u>** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examinen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
	<u>Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.</u>	

2	a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC.	01:00
3	**Políticas y organización de seguridad del explotador.** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Responsabilidad y funciones del personal de seguridad. d. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal gerencial. e. Procedimiento de información y comunicaciones. f. Necesidad de la conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**Planes de contingencia del explotador.** a. Definir los tipos de crisis o emergencia. b. Listado de las características de una crisis. c. Describir los principios de la gerencia de crisis. d. Explicar el propósito del plan de contingencia. e. Identificar las funciones del equipo de gerencia de crisis. f. Identificación de métodos para verificar y revisar el plan de contingencia.	01:00
5	**Gerencia y seguridad en la aerolínea.** a. Determinar la importancia de la contribución y aceptación de las medidas de seguridad. b. Descripción de los conceptos básicos de protección aeroportuaria.	01:00

	c. Indicar las funciones de seguridad en un aeródromo. d. Identificar las aéreas restringidas y no restringidas del aeródromo. e. Apreciar la necesidad de la conciencia de seguridad para los empleados.	
6	**<u>Principios para el entrenamiento en seguridad de la aviación.</u>** a. Identificación de las necesidades de entrenamiento en seguridad. b. Descripción de los tipos de entrenamiento. c. Desarrollo el entrenamiento en el trabajo.	01:00
7	**<u>Resumen y evaluación del curso.</u>** a. repaso del contenido del curso b. evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**08:00**

Curso recurrente

El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal c,** de esta curricula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
Total de horas teóricas	**04:00**

d. **Curso Inicial y Recurrente de Entrenamiento para Tripulaciones de Mando del Explotador de Aeronaves bajo la Regulación Aeronáutica 121.**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad que han de cumplir las funciones como tripulantes de mando, con el propositito de aplicar las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa de seguridad del explotador.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	02:00
3	**Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que deben cumplir el personal de tripulantes de mando d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.** a. Descripción y clasificación de los artículos, objetos y armas prohibidos. b. Reconocimiento de los objetos peligrosos y armas prohibidos. c. Reconocimientos de artefactos explosivos improvisados. d. Señalar lugares y métodos de ocultación dentro de una aeronave.	02:00

5	**<u>Medidas para categorías especiales de pasajeros.</u>** a. Pasajeros deportados. b. Personas bajo escolta por procedimientos judiciales o administrativos.	01:00
6	**<u>Protección de aeronaves.</u>** a. Descripción de la acción adecuada en caso que la aeronave carezca de protección o la seguridad se vea comprometida. b. Protección de la cabina de vuelo.	01:00
7	**<u>Políticas y procedimientos para pasajeros perturbadores.</u>** a. Procedimientos en tierra y previos al embarque. b. Describir los procedimientos a bordo. c. Autoridad para utilizar los medios de retención. d. Revisión de los puntos relevantes del programa de seguridad de la compañía.	02:00
8	**<u>Procedimientos para porte de armas de fuego y otras armas.</u>** a. Señalar las disposiciones y reglamentaciones legales. b. Guardias de seguridad de vuelo. c. Transporte de armas en comportamientos de seguridad de la aeronave.	01:00
9	**<u>Amenazas de artefactos explosivos en vuelo y en tierra.</u>** a. Detallar el procedimiento para casos de amenaza de bomba en tierra y en vuelo. b. Procesos de comunicación y coordinación de la tripulación. c. Indicar el procedimiento de búsqueda e inspección en el avión y lugares de mínimo riesgo para colocar una bomba.	03:00
10	**<u>Respuesta ante un apoderamiento ilícito y medidas de defensa personal.</u>** a. Explicar el procedimiento en caso de apoderamiento ilícito de aeronaves.	02:00

	b. Procesos de comunicación y coordinación de la tripulación. c. Explicar los elementos psicológicos esenciales para el trato con los secuestradores. d. Respuesta de defensa apropiada.	
10	**Resumen y evaluación del curso.** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**18:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal d.** de esta curricula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**10:00**

e. **Curso Inicial y Recurrente de Entrenamiento para Tripulaciones de Mando del Explotador de Aeronaves bajo la Regulación Aeronáutica 135.**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad que han de cumplir las funciones como tripulantes de mando, con el propósito de aplicar las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa dé seguridad del explotador.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	**Horas**
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil.	01:00

	c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	
2	**<u>Legislación, Plan nacional de Seguridad y programa de seguridad.</u>** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	02:00
3	**<u>Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.</u>** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal de tripulantes de mando d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**<u>Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.</u>** a. Descripción y clasificación de los artículos, objetos y armas prohibidos. b. Reconocimiento de los objetos peligrosos y armas prohibidas. c. Reconocimientos de artefactos explosivos improvisados. d. Señalar lugares y métodos de ocultación dentro de una aeronave.	02:00
5	**<u>Inspección y registro de pasajeros y su equipaje de mano.</u>** a. Descripción de la inspección y registro de pasajeros y su equipaje. b. Inspección del pasajero con los detectores de metales.	02:00

	c. Procedimientos para el registro manual de los pasajeros. d. Monitoreo y respuestas ante la alarma de un equipo detector metales. e. Practicas con el equipo detector de metales. f. Respuesta ante objetos prohibidos encontrados en la inspección.	
6	**Medidas de seguridad para la aviación general.** a. Características de operaciones de aviación general b. Principios de seguridad aplicados a las operaciones de aviación general c. Responsabilidades de los operadores de aviación general	01:00
7	**Medidas para categorías especiales de pasajeros.** a. Pasajeros deportados. b. Personas bajo escolta por procedimientos judiciales o administrativos.	01:00
8	**Protección, inspección y verificación de aeronaves.** a. Responsabilidades con la protección de aeronaves. b. Proceso de registro y verificación de aeronaves. c. Normas de control de acceso a la aeronave. d. Control y medidas de seguridad en los servicios de limpieza. e. Verificación e inspección de aeronaves. f. Uso de las listas de verificación para el registro	02:00
9	**Políticas y procedimientos para pasajeros perturbadores.** a. Procedimientos en tierra y previos al embarque. b. Describir los procedimientos a bordo. c. Autoridad utilizar los medios de retención. d. Revisión de los puntos relevantes del programa de seguridad de la compañía.	02:00

10	**<u>Procedimientos para porte de arma de fuego y otras armas.</u>** a. Señalar las disposiciones y reglamentaciones legales. b. Guardias de seguridad de vuelo. c. Transporte de armas en compartimientos de seguridad de la aeronave	01:00
11	**<u>Amenazas de artefactos explosivos en vuelo y en tierra.</u>** a. Detallar el procedimiento para casos de amenaza de bomba en tierra y en vuelo. b. Procesos de comunicación y coordinación de la tripulación. c. Indicar el procedimiento de búsqueda e inspección en el avión y lugares de mínimo riesgo para colocar una bomba.	03:00
12	**<u>Respuesta ante un apoderamiento ilícito y medidas de defensa personal.</u>** a. Explicar el procedimiento en caso de apoderamiento ilícito de aeronaves. b. Procesos de comunicación y coordinación de la tripulación. c. Explicar los elementos psicológicos esenciales para el trato con los secuestrados. d. Respuesta de defensa apropiada	02:00
13	**<u>Resumen y evaluación del curso.</u>** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teóricas	**22:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal e.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**12:00**

f. **Curso Inicial y Recurrente de Entrenamiento para Tripulaciones de cabina del Explotador de Aeronaves.**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad que han de cumplir las funciones como tripulantes de cabina, con el propósito de aplicar las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa dé seguridad del explotador.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	**Horas**
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	02:00
3	**Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal de tripulantes de cabina	01:00

	d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	
4	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.** a. Descripción y clasificación de los artículos, objetos y armas prohibidos. b. Reconocimiento de los objetos peligrosos y armas prohibidas. c. Reconocimientos de artefactos explosivos improvisados. d. Señalar lugares y métodos de ocultación dentro de una aeronave.	01:00
5	**Medidas especiales para categorías especiales de pasajeros.** a. Pasajeros deportados. b. Personas bajo escolta por procedimientos judiciales o administrativos.	01:00
6	**Políticas y procedimientos para pasajeros perturbadores.** a. Procedimientos en tierra y previos al embarque. b. Describir los procedimientos a bordo. c. Autoridad para utilizar los medios de retención. d. Revisión de los puntos relevantes del programa de seguridad de la compañía.	02:00
7	**Procedimientos para porte de arma de fuego y otras armas.** a. Señalar las disposiciones y reglamentaciones legales. b. Guardias de seguridad de vuelo. c. Transporte de armas en compartimientos de seguridad de la aeronave	01:00
8	**Amenazas de artefactos explosivos en vuelo y en tierra.** a. Detallar el procedimiento para casos de amenaza de bomba en tierra y en vuelo. b. Procesos de comunicación y coordinación de la tripulación.	03:00

	c. Indicar el procedimiento de búsqueda e inspección en el avión y lugares de mínimo riesgo para colocar una bomba.	
9	**Respuesta ante un apoderamiento ilícito y medidas de defensa personal.** a. Explicar el procedimiento en caso de apoderamiento ilícito de aeronaves. b. Procesos de comunicación y coordinación de la tripulación. c. Explicar los elementos psicológicos esenciales para el trato con los secuestradores. d. Respuesta de defensa apropiada.	02:00
10	**Resumen y evaluación del curso.** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teóricas	**16:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal f.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**08:00**

g. **Curso inicial y recurrente de entrenamiento para Despachadores de Vuelo de Explotador de Servicios Aéreos.**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad; que han de cumplir con las funciones de despachadores de vuelo e introducirlos al marco reglamentario, con el propósito de comprender mejor la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa dé seguridad del explotador.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	Horas
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	01:00
3	**Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal de depacho d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.** a. Descripción y clasificación de los artículos, objetos y armas prohibidos. b. Reconocimiento de los objetos peligrosos y armas prohibidas. c. Reconocimientos de artefactos explosivos improvisados.	01:00

	d. Señalar lugares y métodos de ocultación dentro de una aeronave.	
5	**Planes de contingencias del explotador.** a. Definir amenaza de bomba y terminología respectiva. b. Explicar el proceso de evaluación y notificación. c. Procedimientos para el proceso de descarga de aeronaves. d. Procedimientos para apoderamiento ilícito de aeronave. e. Necesidades de registros y reportes sobre incidentes.	02:00
6	**Resumen y evaluación del curso.** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teóricas	**08:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal g.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**04:00**

h. **Curso Inicial y Recurrente para Personal de Mantenimiento de Aeronaves de Explotador de Aeronaves.**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad; que han de cumplir las funciones de mantenimiento e introducirlos al marco reglamentario, con el propósito de comprender mejor la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa dé seguridad del explotador.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	Horas
1	**<u>Introducción al curso.</u>** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**<u>Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.</u>** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	01:00
3	**<u>Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.</u>** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal de depacho d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**<u>Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.</u>** a. Descripción y clasificación de los artículos, objetos y armas prohibidos. b. Reconocimiento de los objetos peligrosos y armas prohibidas. c. Reconocimientos de artefactos explosivos improvisados. d. Señalar lugares y métodos de ocultación dentro de una aeronave.	01:00

5	**Protección e inspección o de aeronaves estacionadas.** a. Explicar la necesidad de protección a las aeronaves estacionadas. b. Explicar los procedimientos para proteger a las aeronaves vacías. c. Describir la acción adecuada si la aeronave carece de protección. d. Indicar los motivos para la revisión de seguridad de las aeronaves. e. Definir cuándo se aplica las revisiones de aeronaves. f. Describir el uso de la lista de verificación de la aeronave.	01:00
6	**Responsabilidad y Planes de contingencias del explotador.** a. Definir los tipos de emergencia y contingencias. b. Describir los principios de manejo de crisis. c. Explicar la necesidad de mando y control.	1:00
7	**Resumen y evaluación del curso.** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**08:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal h.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**04:00**

i. **Curso Inicial y Recurrente para el Personal de Atención y Servicio al Pasajero del Explotador de Aeronaves.**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad que cumplen funciones de atención y servicio al pasajero e

introducirlos al marco reglamentario, con el propósito de comprender mejor la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa dé seguridad del explotador.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	**Horas**
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	01:00
3	**Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal de depacho d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**Reconocimiento de armas, artefactos explosivos y objetos peligrosos.**	01:00

	a. Descripción y clasificación de los artículos, objetos y armas prohibidos. b. Reconocimiento de los objetos peligrosos y armas prohibidas. c. Reconocimientos de artefactos explosivos improvisados. d. Señalar lugares y métodos de ocultación dentro de una aeronave.	
5	**Responsabilidad y Planes de contingencias del explotador.** a. Definición de los tipos de emergencia y contingencias. b. Descripción de los principios de la gerencia de una crisis. c. Explicar el rol del personal en una respuesta de emergencia. d. Identificar las funciones de los Integrantes de un equipo de crisis e. Definir amenaza de bomba. f. Explicar el proceso de evaluación y notificación. g. Procedimientos de notificación y alerta de bomba. h. Ejercicio práctico en acto de notificación de bomba.	01:00
6	**Medidas para categorías especiales de pasajeros**. a. Los procesos de aceptación para Diplomáticos y otras personas privilegiadas. b. Pasajeros deportados. c. Personas no admisibles. d. Personas bajo escolta por procedimientos judiciales o administrativos.	1:00
7	**Políticas y procedimientos para pasajeros perturbadores.** a. Procedimientos en tierra y previos al embarque. b. Describir los procedimientos a bordo. c. Autoridad para utilizar los medios de retención.	01:00

	d. Revisión de los puntos relevantes del programa de seguridad de la compañía.	
8	**<u>Procedimientos para porte de arma de fuego y otras armas.</u>** a. Señalar las disposiciones y reglamentaciones legales. b. Procedimientos de aceptación para escoltas de pasajeros sometidos a procedimientos judiciales. c. Guardias de seguridad de vuelo. d. Transporte de armas en compartimientos de seguridad de la aeronave	01:00
9	**<u>Cotejo de equipaje y pasajero.</u>** a. Procedimiento para la identificación de pasajeros. b. Explicar el procedimiento del equipaje de bodega acompañado desde el origen. c. Señalar el procedimiento para el equipaje de bodega en trasbordo. d. Procedimiento para el equipaje presentado en la puerta de embarque. e. Identificar el procedimiento para el equipaje presentado por la tripulación. f. Indicar el procedimiento para el equipaje de bodega no acompañado. g. Explicar el proceso para la confirmación de embarque de pasajeros y tripulación. h. Información relativa a los sistemas automatizados	02:00
10	**<u>Resumen y evaluación del curso.</u>** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**12:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal i.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los	

	programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**06:00**

j. **Curso Inicial y Recurrente para el Personal de Plataforma del Explotador de Aeronaves.**

Objetivo General.
Familiarizar a los participantes en materia de seguridad que cumplen funciones en el área de plataforma e introducirlos al marco reglamentario, con el propósito de que se cumplan una mejor la aplicación de las medidas preventivas de seguridad de conformidad con el programa dé seguridad del explotador.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	**Horas**
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad. e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	01:00
3	**Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.** a. Políticas de seguridad de la línea aérea.	01:00

	b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal de depacho d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	
4	**Seguridad en provisiones, suministro. materiales de la empresa, equipaje, carga y correo.** a. Medidas de seguridad en la recepción de las provisiones y suministros y su cargado en la aeronave. b. Medidas de seguridad en la recepción y cargado del equipaje y la carga en las aeronaves. c. Medidas de seguridad en las operaciones de plataforma de un aeródromo.	01:00
5	**Protección e Inspección de aeronaves estacionadas.** a. Describir la responsabilidad y proceso para la protección de la aeronave. b. Describir la acción adecuada si la aeronave carece de protección o de seguridad y se viera comprometida. c. Procedimientos de seguridad ante una aeronave que es puesta en servicio.	01:00
6	**Responsabilidad y Planes de contingencias del explotador**. a. Definir los tipos de emergencia y contingencias. b. Describir los principios de manejo de crisis. c. Explicar la necesidad de mando y control. d. Identificar las funciones de un centro de control de emergencia.	1:00
7	**Resumen y evaluación del curso.** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**08:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal j.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**04:00**

k. **Curso Inicial y Recurrente para el Personal encargado de la aceptación y manipulación de la carga aérea del Explotador de Aeronaves.**

Objetivo General.
Capacitar a los participantes en la aplicación de medidas de seguridad tendientes a la protección de la carga aérea, servicios de mensajería y de las Instalaciones utilizadas para su manejo y almacenamiento.

Contenido.

Curso inicial.

	Módulos	**Horas**
1	**Introducción al curso.** a. Objetivos, estructura y metodología del curso. b. Especificación de los ataques contra la aviación civil. c. Examen de ataques recientes, estudios de casos.	01:00
2	**Legislación, Plan Nacional de Seguridad y programa de seguridad.** a. Principios y filosofía AVSEC b. Propósito de los Convenios Internacionales en AVSEC. c. Propósito del Anexo 17 de la OACI. d. Legislación Nacional en materia de seguridad.	01:00

	e. Principios del Plan Nacional de Seguridad contra actos ilícitos y Regulación Aeronáutica Venezolana en materia AVSEC	
3	**<u>Políticas y organización de seguridad de la línea aérea.</u>** a. Políticas de seguridad de la línea aérea. b. Responsabilidad en materia AVSEC de la Compañía. c. Medidas de seguridad que debe cumplir el personal de depacho d. Procedimiento de información y comunicaciones. e. Necesidad de conciencia sobre seguridad.	01:00
4	**<u>Medidas de seguridad para la caroa aérea.</u>** a. Describir la amenaza existente en todo el mundo para la seguridad de la carga en la aviación civil. b. Indicar los métodos de ataque utilizados contra la aviación civil. c. Identificar los tipos de personas que representan una amenaza contra la aviación. d. Explicar los procedimientos de seguridad de la carga aérea establecidas en el programa de seguridad de una aerolínea. e. Identificar el rol del gerente ó supervisor con respecto a la seguridad de la carga.	03:00
5	**<u>Procedimientos de seguridad en la carga.</u>** a. Explicar las responsabilidades de los operadores de aeronaves y agentes acreditados. b. Definir y diferenciar entre carga conocida, carga desconocida y carga exenta. c. Explicar los procedimientos para la aceptación de carga conocida por parte de los explotadores de aeronaves o agentes acreditados. d. Explicar los procedimientos para manipular los envíos de carga especial.	03:00

	e. Indicar la acción inmediata que se debe emprender al descubrir una carga tratada como sospechosa. f. Reconocer la necesidad de niveles variables de control de la seguridad como respuesta, ante los cambios en el nivel de amenaza. g. Señalar los documentos dirigidos a la carga.	
6	**Responsabilidad y Planes de contingencias del explotador**. a. Definir los tipos de emergencia y contingencias. b. Describir los principios de manejo de crisis. c. Explicar la necesidad de mando y control. d. Identificar las funciones de un centro de control de emergencia.	1:00
7	**Resumen y evaluación del curso.** a. Repaso del contenido del curso. b. Evaluación del curso.	02:00
	Total de horas teórico	**08:00**

Curso recurrente:

	El administrado deberá proveer instrucción recurrente al personal mencionado en el **literal k.** de esta currícula, para esto deberá desarrollar los programas de instrucción considerando los contenidos de los módulos del curso inicial.	
	Total de horas teóricas	**04:00**

APÉNDICE C
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DEL PROGRAMA DE CONTROL DE LA CALIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES.

1. Propósito

Suministrar a los Explotadores de Aeronaves, información y orientación de cómo desarrollar la estructura y contenido un Programa de control de la Calidad (PCC) en Seguridad de la Aviación, con la finalidad de asegurar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el

Programa de Seguridad contra actos de interferencia ilícita de la organización.

2. **Estructura y contenido del Programa de Control de la Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.**
El programa debe diseñar de acuerdo al criterio de contenido general, presentación y contenido específico.
2.1 Criterios de contenido general:
Portada: Debe contener el logotipo y nombre de la empresa; asimismo, debe colocarse "Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación (AVSEC)". Al pie de página debe indicarse la fecha de edición.
Registro de Revisiones: Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa y debe incluir: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción, nombre y firma de quien lo inserta.
Página: Cada una de las páginas del Programa debe incluir:
En el encabezado: Logotipo y la denominación del Programa
En el pie: Número de la página respecto al total de páginas del Programa (Ej.: 1 de 12) nombre de la Dependencia responsable de la elaboración del Programa; firma(s) autorizadas; número de revisión y fecha de la enmienda.
En este punto es importante aclarar una revisión no implica una actualización o enmienda, solo indica que el documento se revisó y se deja constancia de su pertinencia.
Índice: Esta página se presenta en forma de tabla, indicando todo su contenido con su respectivo número de página. Debe mostrar un índice general, y de acuerdo a la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
Introducción: Preséntese una breve explicación del contenido y propósito del documento, reflejando las políticas de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación de la organización.
Control y Distribución del Programa de Control de la Calidad: Debe presentar una Declaración en la que establezca su compromiso para el control y distribución del Programa de Control de la Calidad, especificando de qué manera se mantendrá actualizado. De igual forma se debe señalar el responsable de la actualización, así como los procedimientos para la emisión, aprobación y distribución de las subsecuentes revisiones del Programa de Control de la Calidad de la organización.

Página de Control: Esta página debe describir las responsabilidades de quienes posean un ejemplar del Programa de Control de Calidad, respecto al registro de sus actualizaciones; adicionalmente, se debe indicar en esta página el listado de distribución de los ejemplares del Manual, en una lista de los usuarios en orden alfabético.

Lista de Páginas Efectivas: Es una relación de todas las páginas que, contiene el Programa. Se debe indicar para cada página si se trata de la edición original o una revisión, en este caso se debe señalar el número de revisión y la fecha de la misma, indicando el número y fecha de la misma. Si el programa contiene Apéndices, se debe indicar el número del mismo en el listado de páginas efectivas, enumerando las páginas de manera lógica consecutiva.

2.2 Presentación del Programa de Control de Calidad (PCC)

La presentación debe realizarse en capítulos, secciones, títulos y subtítulos, que identifiquen cada procedimiento o política a aplicar.

De acuerdo con lo establecido en el presente Apéndice, "Principios y Procedimientos", se refiere a que se deben establecer las políticas y lineamientos generales sobre un tema en particular (Principios), así como referenciar los procedimientos diseñados por la empresa para cumplir con las prácticas establecidas.

2.3 Contenido del Programa de Control de la Calidad:

2.3.1 Capítulo 1 – Objetivos del Programa de Calidad AVSEC.

El objetivo del Programa de Control de la Calidad, debe enfocarse en promover y establecer un entorno y una cultura de mejoramiento y fortalecimiento continuo de la seguridad de la aviación de la organización, de acuerdo a los principios establecidos en la sección 6 del presente apéndice.

2.3.2 Capítulo 2 – Definiciones.

Las definiciones y acrónimos de aquellos términos incluidos en el PCC que requieran de una interpretación especial para el ámbito de control de calidad y la seguridad de la Aviación Civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas en el Programa Nacional de Control de la Calidad y en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112 (RAV 107, 108, 109 y 112).

2.3.3 Capítulo 3 – Responsabilidades:

En este capítulo debe presentarse la estructura organizativa (organigrama), identificando el área o dependencia, que cumple con la función de ejecutar y controlar el Programa de Control de la Calidad.

2.3.3.1 Describir las responsabilidades de la Alta Gerencia en materia de control de la calidad, entre las cuales se deben incluir las siguientes:

- Aprobar el Programa de Control de la Calidad;
- Designar la dependencia dentro de la organización (independiente de la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil) que gestiona y lleva a cabo las actividades establecidas en el Programa de Control de Calidad.
- Designar al personal responsable de las actividades del control de calidad de seguridad de la aviación, para que evalúen regularmente la eficacia de su Programa de seguridad.
- Designar formalmente el personal encargado de verificar el cumplimiento del Programa de Control de Calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- Revisar y aprobar la programación anual de las actividades de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
- Proveer de los recursos (financieros, materiales, personal, equipos, infraestructura) necesarios para que se cumpla el Programa de Control de Calidad.

2.3.3.2 Describir las responsabilidades del administrador del Programa de Control de la Calidad, entre las que deben presentarse:

- Asegurar que se establezca, efectúe y mantenga un Programa en seguridad de la Aviación Civil;
- Elaborar la programación anual de actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación.
- Mantener informada a la alta gerencia, del rendimiento del Programa de control de calidad.
- Implementar medidas que brinden un ambiente seguro para el desarrollo de las operaciones, de acuerdo con lo establecido por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), el Ordenamiento Jurídico y su Programa Nacional de Control de la Calidad;
- Planificar la verificación periódica de la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos (empresas de servicios de seguridad de la aviación, entre otros), cumplan con los principios establecidos en el Programa de seguridad de la organización, el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y la normativa técnica vigente.
- Recomendar a la alta gerencia la actualización y enmienda del Programa de control de la calidad.

- Planificar, dirigir y controlar las revisiones del sistema de Seguridad de la Aviación.
- Realizar el seguimiento de la aplicación del plan de acciones preventivas y correctivas derivadas de la aplicación de cualquier instrumento de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación.
- Elaborar el informe ejecutivo de fin de año y otros informes requeridos, en relación con las actividades realizadas en materia de seguridad de la aviación.

2.3.3.3 Describir las responsabilidades del personal responsable del Aseguramiento de la Calidad en Seguridad de la Aviación, para desempeñar las siguientes funciones:

- Determinar el grado de cumplimiento del Programa de Control de Calidad.
- Coordinar las auditorias e inspecciones a las estructuras físicas, así como los procedimientos de seguridad desarrollados por las empresas contratistas que presten servicio al administrado, de acuerdo con la programación establecida.
- Verificar las operaciones, procedimientos e instalaciones destinadas a las labores de seguridad de la organización, a través de la vigilancia continua (Inspecciones, auditorías, estudios e investigaciones) para determinar su nivel de cumplimiento.
- Elaborar los informes de auditorías, inspección, estudios e investigaciones.
- Evaluar el grado de cumplimiento de la organización respecto a sus indicadores.

2.3.4 Capítulo 4 – Políticas de personal

Este capítulo debe presentar las políticas relativas al personal designado para el aseguramiento la calidad.

Las políticas deben incluir:

2.3.4.1 Criterios de selección y contratación del personal de Aseguramiento de la Calidad:

Perfil del cargo:

- Experiencia comprobada de por lo menos tres (03) años en materia de Seguridad de la Aviación.
- Formación específica en materia de Seguridad de la Aviación y control de calidad.
- Conocimiento de los reglamentos internacionales y manejar ampliamente los reglamentos nacionales en materia de seguridad de la aviación.

- Estar familiarizado con las políticas y procedimientos en materia AVSEC de la organización.
- Habilidad para expresarse de forma oral y escrita.

2.3.4.2 Determinación del número de auditores y su condición (interno y/o externo) de acuerdo con sus operaciones.

Describir el mecanismo utilizado para determinar el número de auditores y especificar la condición de Auditor interno o externo.

2.3.4.3 Designación de Auditores:

La designación de los auditores para ejecutar las actividades de control de la calidad debe ser formal, por escrito, especificar el código de conducta, su facultad para efectuar el seguimiento y control del Programa de Control de la Calidad de la Organización, así como el acceso a los registros, equipos y áreas restringidas.

Describir la competencia de los auditores para realizar las actividades de control de la calidad en materia de Seguridad de la Aviación:

- Inspeccionar cualquier dependencia administrativa o área de la organización;
- Inspeccionar toda aeronaves propiedad de la organización, que preste servicios a la aviación civil, con el fin de evaluar los procedimientos de seguridad. (si aplica);
- Entrevistar a cualquier persona de la organización, para evaluar el nivel de seguridad o la aplicación de procedimientos de seguridad;
- Recomendar la aplicación de medidas correctivas.
- Acceder a los documentos y registros de seguridad pertinentes.
- Auditar los procesos y determinar el nivel de cumplimiento, según del criterio y alcance de la auditoría.

2.3.4.4 Capacitación:

Especificar el compromiso de capacitar al personal de Control de Calidad.

Describir la capacitación inicial y recurrente que debe recibir al personal interno designado para ejercer funciones de Auditor AVSEC.

La capacitación debe proporcionar las competencias en control de calidad: principios, procedimientos y técnicas relacionados con la recopilación de información, técnicas de observación y capacidad de examinar documentación, así como preparar informes.

2.3.5 Capítulo 5 – Actividades de Control de Calidad.
(Instrumentos para el control de la calidad).

2.3.5.1 Política y Programación anual.

Presentar la política que rige las actividades de Control de Calidad que se implementará, específicamente la programación anual de Control de Calidad en materia AVSEC, enmarcadas dentro de los principios y políticas establecidas en el Programa de Control de la Calidad de la organización.

La programación anual debe especificar el tipo de actividades y su frecuencia, distribuidas a lo largo del año.

La programación anual debe considerar la necesidad de realizar actividades de control de la calidad no planificadas o no programadas, incluidas las actividades y funciones de tipo específico.

Para preparar la programación anual debe verificarse:

a) Disponibilidad de personal
b) Disponibilidad presupuestaria
c) Dependencias y procesos a auditar, inspeccionar, investigar o estudiar
d) Disponibilidad de la documentación previa a la auditoria
e) Cronograma de eventos del plan de auditoria
f) Informes de Inspecciones, Auditorías, Investigaciones y Estudios de Seguridad previos
g) Planes de acciones correctivas

2.3.5.2 Procedimientos destinados a la vigilancia y verificación de las normas en materia de seguridad de la Aviación Civil.

En este apartado se referencian los procedimientos que la organización documentó, están aprobados, disponibles y controlados:

Inspección de seguridad: Consiste en un examen de la aplicación de uno o más aspectos de las medidas y procedimientos de seguridad vigentes de la organización, para determinar si se realizan con eficacia. En consecuencia, las inspecciones se realizarán a corto plazo, es decir, dependiendo de la inspección esta podría durar ciertas horas o un día.

Auditoria de seguridad: Conforma una verificación exhaustiva de cada aspecto del Programa de seguridad, para determinar el grado de cumplimiento de la organización.

Investigación en seguridad: Permitir evaluar y formular una opinión sustentada de las no conformidades, discrepancias y denuncias presentadas por los usuarios y los trabajadores de la organización, en la cual se notifique el incumplimiento de la normativa nacional o los procedimientos establecidos en el Programa de Seguridad, así como en los casos de las investigaciones de actos de interferencia ilícita ocurridos.

Estudio de seguridad: Consiste en determinar previa evaluación de las operaciones, las necesidades en materia de Seguridad de la Aviación de la organización.

2.3.6 Capítulo 6 – Sistema de Gestión del Riesgo en Seguridad de la Aviación (SGR)

En este capítulo se establecen y describen los principios y procedimientos sobre el Sistema de Gestión del Riesgo (SGR) que debe desarrollar la organización, basado en un enfoque sobre las amenazas y los riesgos, según el cual la empresa puede evaluarlos y manejarlos con respecto a la seguridad de la aviación y las repercusiones de los mismos.

2.3.6.1 Sistema de Gestión de Riesgo

Se deben identificar y notificar los riesgos:

a) Los problemas de Seguridad de la Aviación, incluidos los asociados con factores humanos, terceros y cambios importantes en las operaciones, el equipo, la estructura de la organización, la tecnología, los proveedores o los contratistas;
b) Los procedimientos para evaluar y clasificar las amenazas, los riesgos y las repercusiones;
c) las amenazas formales y la probabilidad de que ocurran, la vulnerabilidad y los aspectos críticos del personal, los bienes, el medio ambiente y la organización propiamente dicha.

2.3.6.2 Etapas para la implantación de un Sistema de Gestión de Riesgos:

a) Establecer un marco de gestión de riesgos. La alta gerencia debe respaldar el enfoque de gestión integrada de riesgos y designar un comité de gestión de riesgos para designar un comité de gestión de riesgos para establecer el nivel general de tolerancia del riesgo y el nivel específico de cada sección basado en la estrategia general de la organización;
b) Determinar la exposición a los riesgos. La identificación de los riesgos debe señalar dónde y cómo pueden ocurrir los incidentes de seguridad.

   El objetivo de la identificación de los riesgos es tratar la casualidad examinando las causas inmediatas, y la causa raíz. Por ejemplo, en caso de que se introduzca un cuchillo en la cabina de pasajeros, el error en la inspección podría considerarse como la causa inmediata, pero la causa raíz puede ser la instrucción inadecuada en materia de identificación de imágenes de amenaza obtenidas mediante rayos X. En todo

caso, la única forma de reducir la probabilidad de que se repita un incidente es remediando la causa raíz;

c) Realizar una evaluación de riesgos. Evaluar cada exposición a los riesgos con respecto a la frecuencia, es decir, la probabilidad de que ocurra, y el carácter crítico, o lo que es igual a la repercusión probable. Esa evaluación conducirá a una cuantificación de riesgos. En el Ejemplo "A" de este Apéndice figura una guía de orientación sobre la metodología de evaluación de riesgos;

d) Determinar las prioridades. Después de la cuantificación de riesgos identificar qué exposiciones a los riesgos son las más críticas. Este proceso ayuda a considerar los riesgos por orden de importancia asegurando la aplicación de los medios apropiados para los casos clave de exposición a los riesgos;

e) Analizar los controles. Determinar qué controles existen o se han aplicado y, especialmente, establecer un sistema capaz de medir si los procedimientos empleados reducen realmente los riesgos;

f) Elaborar un plan de acción. Para cada exposición a los riesgos, el área operativa de seguridad de la aviación de la empresa debe elaborar un plan de acción que señale con precisión lo siguiente:
   - área de exposición;
   - descripción del problema;
   - medida correctiva sugerida;
   - identidad del ejecutivo o de la entidad que promoverá la actividad de la administración; y
   - plazo;

g) Informar. Es importante informar periódicamente sobre el progreso realizado y evaluar si se han aplicado o no las medidas apropiadas. Si es evidente que existen problemas, deberían aplicarse inmediatamente medidas correctivas o un plan de acción revisado; y

h) Supervisar. La gestión general de la exposición a los riesgos y los esfuerzos para reducirlos deben ser supervisados de cerca. La gestión de riesgos debe ser una cuestión permanente del orden del día; tratado en todas las reuniones de la administración superior de la empresa.

2.3.7 Capítulo 7 – Documentación de control de la calidad:

2.3.7.1 Estructura y jerarquía de la documentación del Sistema de Control de la Calidad AVSEC

Exponer la declaración de la Política de Control de Documentos como base del manejo, clasificación, resguardo, uso y distribución de la documentación.

El Programa de Control de Calidad debe referenciar los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las políticas establecidas en el Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Ordenamiento Jurídico vigente.

Nivel I Política de Control de Calidad. Programa de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel II Procedimientos. Manual de Seguridad de la Aviación Civil.

Nivel III Registros. Comprende toda aquella documentación resultante de hacer cumplir un procedimiento o una instrucción de trabajo. Informes.

La organización debe contar con un procedimiento aprobado de Control de documentos y evidenciar su cumplimiento.

2.3.7.2 Informe de auditoría, estudio, inspección e investigación en materia de seguridad de la aviación:

Se declara que la Dependencia de Seguridad de la Aviación debe mantener los informes de Inspección, Auditoría, Prueba, Estudio o Investigación, en físico y digital, cumpliendo los criterios de integridad, seguridad y disponibilidad. Toda documentación emanada de las actividades de control de la calidad relacionada con la protección de la Aviación Civil contra actos de interferencia ilícita, debe clasificarse **Confidencial.**

Las políticas y normas relacionadas con la distribución de los informes emanados de las actividades de control de la calidad;

Los informes de auditoría, inspecciones e investigaciones, así como los soportes de las acciones correctivas y otros Apéndices, deben mantenerse en los archivos de la organización, por un lapso mínimo de tres (3) años después de la fecha de su realización.

2.3.7.4 Manejo de la información estadística que se origine de las actividades de control de calidad.

Debe establecerse la fuente certificada de los datos y describir el mecanismo de procesamiento, para determinar el historial de los patrones de cumplimiento.

2.3.8 Capítulo 8 – Medidas correctivas:

En este capítulo deben referenciarse los procedimientos aprobados que mantiene la organización para que los auditores internos y/o externos, después de identificada una no conformidad, establezcan los

plazos para la implementación de las medidas correctivas necesarias, e iniciar los seguimientos apropiados para determinar su eficacia.

2.3.8.1 Las acciones correctivas, sus plazos y el resultado de su seguimiento, deberá ser documentado para completar el expediente que se inicie a raíz del informe de auditoría, inspección o investigación.

2.3.8.2 Las recomendaciones emitidas en las inspecciones, auditorias e investigaciones, auditorias e investigaciones, destinadas a corregir deficiencias, deberán subdividirse en categorías de cumplimiento. Esta categorización deberá diferenciar entre aquellas que tengan inmediata prioridad, las que requieran medidas complementarias, y las que requieran un plan de acción a largo plazo para corregirlas.

2.3.8.3 Las clasificaciones que se deben incluir en el Programa de Control de la Calidad en seguridad de la Aviación para identificar el nivel de cumplimiento son las que se describen a continuación:

- Categoría 1: Cumple los requisitos;
- Categoría 2: No cumple los requisitos y presenta deficiencias de menor importancia que necesitan mejoras.
- Categoría 3: No cumple los requisitos y presenta graves deficiencias que necesitan mejoras.
- Categoría 4: No aplicable. Medida o procedimiento que no existe en la organización o no está disponible.
- Categoría 5: No auditada o inspeccionada. Medida que no ha sido verificada o no ha sido observada debido a ciertas circunstancias.

2.3.8.4 También deben indicarse las medidas administrativas operativas preventivas o aquellas que la empresa considere pertinentes, para evitar la recurrencia de las no conformidades detectadas, o la posibilidad de la ejecución de un acto de interferencia ilícita.

2.3.9 Capítulo 9. Informe anual de verificación de Aseguramiento de la Calidad. Resumen Ejecutivo

En este capítulo se establece el método, contenido y tramitación del Informe ejecutivo anual, producto de las actividades de control de calidad de la empresa.

El informe anual debe presentar la declaración del año que resume el número de actividades llevadas a cabo por el área responsable de ejecutar las funciones de control de la calidad, se debe incluir:

a) Estado general de las deficiencias identificadas;
b) Estado actual de las medidas correctivas;
c) Mejoras realizadas al Programa de Control de la Calidad (si las hubiera) y;

d) Estado de los recursos humanos y financieros aplicables a las actividades de seguridad de la aviación de la organización.

El resumen ejecutivo de fin de año debe presentarse a la Alta Gerencia de la organización y a la Autoridad Aeronáutica. De igual forma, debe utilizarse como referencia para preparar el Programa Anual de actividades de Control en materia AVSEC que serán ejecutadas por la organización el año próximo.

2.3.10 Capítulo 10. Apéndices:

Los apéndices al Programa de Control de Calidad, son los siguientes:

a) Estructura organizativa encargada de implementar el sistema de control de la calidad en materia de seguridad de la aviación;
b) Modelo de la programación anual de actividades;
c) Listado de auditores externos empleados por el administrado (si aplica).
d) Formatos de guías de inspección, informe de auditoría, así como otros formatos de trabajo que forman parte de los procedimientos incluidos en el Programa de la Calidad.

EJEMPLO "A"
Guía de orientación para la implementación del Sistema de Gestión de Riesgo

La evaluación de riesgos constituye una seria de procesos que permite realizar un análisis de los riesgos señalados en los informes sobre amenazas identificadas y asignarles prioridades, que incluyen evaluaciones de los siguientes aspectos: gravedad, de conformidad con los criterios de gravedad, probabilidades, de conformidad con criterios de probabilidad y riesgos, de conformidad con los criterios de riesgo. Los criterios para la evaluación de riesgos son los siguientes:

d) Gravedad

Código	Gravedad	Criterios	
1	Muy poca (Verde)	Daño a las personas	Nivel de lesión leve
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida leve
2	Poca (Verde)	Daño a las personas	Lesión que requiere menos de cuatro semanas para la recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño leve

3	Moderada (Amarillo)	Daño a las personas	Lesión que requiere cuatro semanas o más para la recuperación
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño moderado
4	Elevada (Naranja)	Daño a las personas	Lesión grave
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño elevado
5	Muy elevada (Rojo)	Daño a las personas	Produjo muerte
		Daño a los bienes	Nivel de pérdida o daño muy elevado

e) Probabilidad

Código	**Probabilidad**	**Criterios**
1	Muy poca (Verde)	Probablemente no ocurra dentro de 5 años
2	Poca (Verde)	Probablemente ocurra dentro de 5 años
3	Moderada (Amarillo)	Probablemente ocurra dentro 1 año
4	Elevada (Naranja)	Probablemente ocurra dentro de 1 mes
5	Muy elevada (Rojo)	Probablemente ocurra dentro de 1 semana

f) Evaluación de riesgos

Probabilidad	Gravedad				
	Muy poca 1	Poca 2	Moderada 3	Elevada 4	Muy elevada 5
Muy elevada 5	Moderada (5) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)	Muy elevada (20) (Rojo)	Muy elevada (25) (Rojo)
Elevada 4	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (12) (Naranja)	Muy elevada (16) (Rojo)	Muy elevada (20) (Rojo)
Moderada 3	Poca (3) (Verde)	Moderada (6) (Amarillo)	Elevada (9) (Naranja)	Elevada (12) (Naranja)	Elevada (15) (Naranja)

Poca 2	Poca (2) (Verde)	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (6) (Amarillo)	Moderada (8) (Amarillo)	Elevada (10) (Naranja)
Muy poca 1	Poca (1) (Verde)	Poca (2) (Verde)	Poca (3) (Verde)	Moderada (4) (Amarillo)	Moderada (5) (Amarillo)

En la evaluación de riesgos, se debe examinar lo siguiente:

a) el riesgo proveniente del error humano, incluyendo personal de seguridad, arrendatarios en el aeropuerto, tripulaciones, entre otros;
b) el riesgo proveniente de factores externos como vehículos, aeronaves, equipos de seguridad, entre otros;
c) la probabilidad de causar daños a las personas;
d) la probabilidad de causar daños a los bienes
e) el riesgo proveniente de otros entornos de seguridad.

Los criterios para la toma de decisiones relacionadas con los riesgos, son los siguientes:

Nivel de riesgo	**Criterios para la**		**Criterios para la Gestión**
16-25	Muy alto (Rojo)	Inaceptable	Debe ser eliminado o reducido a menos que riesgo moderado
9-15	Alto (Naranja)		
4-8	Moderado (Amarillo)	Aceptable	Es aceptable pero son necesarias más medidas o vigilancia.
1-3	Bajo (Verde)		No son necesarias otras medidas.

APÉNDICE D
TRATAMIENTO DE LA DOCUMENTACIÓN SENSITIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.

1. Propósito:

Establecer lineamientos para el manejo y distribución de documentos que contengan información sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de

Venezuela, a fin de garantizar la protección de la misma para evitar que personas no autorizadas por la Autoridad Aeronáutica conozcan y puedan manipular su contenido, en cumplimiento de lo establecido en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 107, 108, 109 y 112.

2. Documentación sensitiva de seguridad:

Los documentos que se mencionan a continuación, son susceptibles de contener información sensitiva de seguridad de la aviación civil:

a) Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
b) Plan Nacional de Contingencias.
c) Circulares de Seguridad de la Aviación Civil.
d) Documentos previamente declarados como CLASIFICADOS por la naturaleza de su contenido concerniente a la seguridad y defensa de la Nación, por parte de la Autoridad Aeronáutica.

3. Manejo y distribución de documentos con información sensitiva:

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a través de la Gerencia de Seguridad de la Aviación civil, emitirá y distribuirá, entre otras, documentación con información sensitiva de seguridad entre aquellas dependencias públicas y privadas que ameritan tal información para operar satisfactoriamente de acuerdo a lo que se establezca en la misma. Ante esta situación los explotadores de aeronaves y toda organización o persona que tenga bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, deberán cumplir con lo siguiente:

a) Al recibir documentación de naturaleza sensitiva, debe confirmar su recepción ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo al modo seleccionado por la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil para distribuir la documentación. De ser por vía electrónica, a través del Sistema de Distribución de Información Confidencial, debe emitir un correo electrónico dirigido a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil, como conformidad de recepción. De ser por entrega personal en Sobre cerrado, debe firmar y sellar la copia del Oficio de envío, en señal de acuse de recibido.
b) Después de recibido el documento, deberá estudiar su contenido y aplicar las medidas solicitadas en el mismo, debiendo dar respuesta a la autoridad aeronáutica sobre el método de implementación de las mismas. En caso que no esté

en condiciones de aplicar dichas medidas, deberá exponer sus motivos por escrito indicando la forma como cumplirá con las medidas y su tiempo de implementación.

Los explotadores de aeronaves que tengan bajo su responsabilidad el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, que reciba un documento contentivo de información sensitiva, deberá restringir el acceso a la información contenida en las mismas solo a aquellas personas que, por la naturaleza de su trabajo, tenga la necesidad de acceder al contenido total o parcial de estos documentos.

Está prohibido proporcionar información de naturaleza sensitiva sin autorización expresa del Gerente General de Seguridad del INAC.

Todo documento contentivo de información sensitiva de seguridad debe estar bajo custodia del responsable de seguridad de la organización o de la persona a la cual se remitió la documentación. Para los fines de la custodia debe utilizarse archivos bajo cerradura que impida acceso y mantenerse un estricto control de las llaves o claves de combinaciones utilizadas para el acceso a los documentos.

En el caso de que el explotador de aeronaves tenga sospecha de violación al acceso de la documentación contentiva de información sensitiva de seguridad de la aviación sobre el manejo y distribución de información de naturaleza sensitiva relacionada con las medidas de seguridad de la aviación civil de la República Bolivariana de Venezuela, éste deberá notificar la novedad de manera inmediata a la Gerencia de Seguridad de la Aviación Civil del INAC.

APÉNDICE E
FORMATO PARA REPORTE DE NOVEDADES EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

INAC	**Reporte de Novedades en Seguridad de la Aviación Civil**		
Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Empresa:	Fecha del reporte:	Mes del reporte:
Nombre y Apellido del responsable del reporte:	Cargo:	Firma y Sello:	

Instrucciones generales

1. La información que se proporcione en este formato es restringida y no se revelará a personas no autorizadas.
2. El presente formulario consiste en que los administrados, reporten a la Autoridad Aeronáutica ciertos actos, exigidos en las regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.
3. El formulario se divide en secciones y podrán ser enviadas solo las que tengan incidencias en el mes del reporte.
4. Marque con una "X" en las casillas de los actos a reportar:

☐ Sección A Artículos prohibidos detectados y retenidos.

☐ Sección B Detención y disposiciones inmediata de toda persona a los organismos de Seguridad de Estado.

☐ Sección C Denuncias o reclamos relacionados con AVSEC.

☐ Sección D Reporte de permisos de identificación extraviados.

☐ Sección E Todas las faltas de cumplimiento a las normas de seguridad cometidas por personas portadoras e permisos de acceso.

5. Los reportes podrán ser enviados de las formas siguientes:

a) Correo electrónico:

b) Oficio dirigido a:

c) Fax:

6. En caso de no tener ningún evento a reportar en el mes, marque con una "X" en la siguiente casilla y envíe solo esta hoja:

☐ No se reportan eventos en este mes.

7. Observaciones:

Sección A **Reporte de artículos prohibidos detectados y retenidos**

Detección de artículos prohibidos mediante el proceso de Inspección de pasajeros, tripulaciones y empleados.

Artículos Prohibidos	Cantidad	Proceso donde fue detectado el articulo (*)	Observaciones (detalle el articulo)
Armas de fuego (pistolas, revólveres, rifles y escopetas)			
Réplicas e imitaciones de armas de fuego			
Piezas de armas de fuego (excluidas las miras telescópicas)			
Armas de aire comprimido o CO2, incluidas armas de perdigones, balines, arpones, entre otras.			
Pistolas para bengalas, largadas y para colocar pernos y clavos.			

Hachas, hachuelas, Cuchillas, espadas, sables, machetes, cuchillos, tijeras con hojas de más de 4cm a partir del eje, escalpelos y bisturí quirúrgicos o similares			
Equipos de artes marciales puntiagudos o con bordes filosos			
Agujas de tejer y de coser con más de 4cm de largo			
Destornilladores con más de 4cm de largo			
Corta cutículas y cortaúñas con navaja de hojas mayores a 4cm			
Hojillas para afeitar (excluidas maquinas desechables de afeitar y sus cartuchos de repuestos)			
Punzones y sacacorchos			
Arcos, lanza arpones, ballestas y flechas			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que contengan bordes filosos o terminaciones puntiagudas (especifique)			
Equipos de artes marciales Ej: puños americanos (manoplas), mazas, garrotes			
Porras y palos, tales como rolos de policías, cachiporras y clavas de malabarismo			

Cañas de pescar, remos para kayaks, canoas y otros			
Palancas de hierro			
Otras herramientas y utensilios de trabajo que puedan ser utilizadas para ocasionar lesiones contundentes (especifique)			
Municiones			
Detonadores y mechas			
Minas, granadas y demás artículos militares explosivos			
Material pirotécnico, incluidos los fuegos artificiales			
Dinamita, pólvoras y explosivos plásticos			
Combustibles, líquidos inflamables de cualquier tipo, por Ej: gasolina, diésel, combustibles para encendedores, alcohol, etanol, entre otros			
Replicas o imitaciones de materiales o dispositivos explosivos			
Dispositivos de electrochoque, tales como pistolas			
paralizantes			
Dispositivos para paralizar o matar animales			

Sustancias químicas, gases y pulverizadoras, paralizantes o incapacitadoras, tales como pimienta gases lacrimógenos, aerosoles de ácidos y pulverizadores para alejar animales			

Sección B	Detenciones y la disposición inmediata de toda persona a los Organismos de Seguridad de Estado

Cuerpo de Seguridad de Estado actuante:	Nº de personas detenidas	Causa de la detención y cantidad
Ej: Guardia Nacional Bolivariana	7	hurtos= 2, riñas= 5

Sección C	Denuncias o reclamos presentados por los explotadores y usuarios en general, que afecten la seguridad ciudadana						
Organismo receptor de la denuncia	Código (*)	Cantidad de eventos	Total de eventos (Parte Publica)	Total de eventos (Parte Aeronáutica)	Total de personas afectadas		
					Pax	Empl	Púb
Ej: Seguridad Aeroportuaria	B	4	3	1	1		6
Seguridad Aeroportuaria	E	1	1	0	0		1

(*) Utilice un código por línea

A= Robos

B= Hurtos

C= Agresiones físicas

D= Huelgas de cualquier tipo

E= Estafas y

F= Otros eventos similares

Pax =Pasajeros

Empl= Empleados

Pub= Publico

Sección D	**Reporte de permiso de Identificación extraviados**
Empresa	Cantidad de tarjetas reportadas
Ej: ABC Airlines	22

Sección E	Tolas las faltas de cumplimiento de las normas de seguridad cometidas por personas portadoras de permisos de acceso a zonas de seguridad restringidas (ZSR)								
Empresa	Cantidad de faltas (*)								Observaciones
	A	B	C	D	E	F	G	H	
Ej: Línea Aérea ABC	2		3	5			1		

(*) Código de faltas:

A= Portar la tarjeta de identificación vencida.

B= Encontrarse en una zona de seguridad restringida (ZSR) sin la tarjeta visible.

C= Encontrarse en ZSR sin la autorización al área correspondiente donde se encuentre.

D= Portar una tarjeta diferente a la del titular.

E= Negarse a presentar la cuando sea requerida para su revisión.

F= Prestar o transferir su tarjeta cuando sea requerida para su revisión.

G= Ingresar armas, artículos prohibidos o sustancias peligrosas sin autorización.

H= Otros que considere cada explotador.

APÉNDICE F
FORMATO DE REPORTE DE ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

INAC	**Reporte de Acto de Interferencia Ilícita**

La información que se proporciona en este informe es restringida y no se revela a personas no autorizadas

Número de Expediente solo para ser llenado por el personal del INAC:	Fecha del Informe:	Administrado que reporta:

Cada administrado que disponga de información pertinente debe completar este formulario y remitirlo a la Gerencia de Seguridad de la Aviación del INAC, en un plazo no mayor de cinco (05) días a partir del suceso

Tipo de Acto de Interferencia Ilícita	
A. El acto de violencia realizado contra una o más personas a bordo de una aeronave en vuelo	
B. La destrucción de una aeronave en servicio o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	
C. Colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio, por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir dicha aeronave o de causarle daños que la incapaciten para el vuelo	
D. Destruir o dañar las instalaciones o servicios de la navegación aérea o perturbar su funcionamiento	
E. La comunicación a sabiendas, informes falsos, poniendo con ello en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo	
F. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para ejecutar un acto de violencia contra una persona o más personas en un aeródromo que preste servicio a la aviación civil, que cause o pueda causar lesiones graves o la muerte	
G. El uso ilícito e intencionalmente, de cualquier artefacto, sustancia o arma para destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeródromo que preste servicio a la aviación civil o en una aeronave que no esté en servicio y esté situada en el aeródromo o perturbe los servicios del aeródromo, si este acto pone en peligro o puede poner en peligro la seguridad del aeródromo.	
H. Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo	
I. Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra	
J. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos o aeropuertos	
K. Entrada por la fuerza o sin autorización en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica a bordo de una aeronave	

Circunstancia del Suceso

Información General

Nombre quien presenta el Informe:	Cargo que Desempeña:	Fecha del Suceso: (dd/mm/aaaa)
Hora del Suceso: (Hora Local / Reloj 24 horas)	Duración del Suceso:	
Información del Acto de Interferencia Ilícita		
Información sobre la Aeronave afectada (si aplica)		

Estado de Matricula:	Nº de Matricula:	Tipo de Aeronave:	Explotador de Servicio Aéreo:

Indique la ubicación al momento del suceso:	En Tierra: En Servicio: Fuera de Servicio:	En Vuelo:

Información sobre el Vuelo (llenar esta sección solo si los actos son cometidos a bordo de aeronaves en vuelo)		
Fecha de Salida del Vuelo: (dd/mm/aaaa)	Identificación del Vuelo:	Nº de Pasajeros:
Nº de Tripulantes:	Cantidad de Agentes de Seguridad a bordo. (si aplica)	
Tipo de Operación: Vuelo Regular: Vuelo Charter: Vuelo Privado: Otros:		
(*) Especifique en el caso de Otros:		
Aeropuerto de salida:	Estado:	

Aeropuerto de destino:	Estado:
¿Entraron el(los) autor(es) al puesto del pilotaje? (En caso afirmativo, explique la forma como ingresaron):	Si No
Indíquese si el(los) autor(es) tenía(n): ¿Conocimientos técnicos y del funcionamiento de la aeronave? ¿Conocían el aeropuerto o las instalaciones básicas para la navegación? En caso afirmativo, explique:	Si No Si No

Información sobre edificios o instalaciones del aeropuerto

(Llene esta sección en caso que el suceso ocurrió en las instalaciones aeroportuarias)

Nombre del Aeródromo o Aeropuerto:	Especifique el área donde ocurrió el suceso: Parte Publica: Parte Aeronáutica:

Especifique las instalaciones afectadas del aeródromo o aeropuerto:

(Ejemplo: Terminal Nacional, Plataformas, Estacionamientos, etc.)

Armas y/o artefactos de sabotaje

En caso que el acto involucre y/o artefactos describa:

Armas:	Explosivos:	Incendiarios:	Otros (describanse)
Real ☐ Simulado ☐	Real ☐ Simulado ☐	Real ☐ Simulado ☐	
Tipo/modelo:	Tipo/modelo:	Tipo/modelo:	Tipo/modelo:

Cantidad:	Cantidad:	Cantidad:	Cantidad:

Comunicaciones
(Describa en esta sección como recibió información de la amenaza / evento)

Origen sobre la amenaza: ☐ Mensaje Escrito ☐ Llamada Telefónica
☐ Otros.

Descríbase Otros:

¿Quién recibió la amenaza?: ☐ Personal de Tierra de la Línea Aérea
☐ Pasajeros ☐ Auxiliar de Cabina Miembro de la Tripulación
☐ Otras Personas.

Descríbanse otras Personas:

Desvío de la Aeronave
(si aplica)

Indique los aeropuertos en orden cronológico involucrados en el desvió de la aeronave

Aeropuerto	Estado	Fecha y hora de llegada	Fecha y hora de salida	Aterrizaje autorizado
a.				Si ☐ No ☐
b.				Si ☐ No ☐
c.				Si ☐ No ☐

d.				Si ☐ No ☐
e.				Si ☐ No ☐
f.				Si ☐ No ☐

Autores
(Si son más de tres utilícense hojas adicionales)

N° Total:	Nombre del Autor:	Sexo: F ☐ M ☐

Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		
Nombre del Autor:		Sexo: F ☐ M ☐
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		

Nombre del Autor:		Sexo: F ☐ M ☐
Alias:	Fecha de Nacimiento: (dd/mm/aaaa)	Nacionalidad:
Aeropuerto de Embarque:	Estado:	
¿Cómo consiguió entrar en la aeronave / instalación aeroportuaria?:		

Seguridad del Aeropuerto	
¿Existe un programa de seguridad del aeropuerto en el cual el (los) autor(es) cometieron el acto ilícito?	Si ☐ No ☐
El programa está Aprobado por la Autoridad Aeronáutica	Si ☐ No ☐
Indique la fecha de su última aprobación:	
Tiene el aeródromo o aeropuerto procedimientos para la inspección de los pasajeros y sus equipajes de mano	Si ☐ No ☐
En el caso de tratarse de un acto de interferencia ilicita donde los autores ingresaron a una zona de seguridad restringida, indique los sistemas de control de seguridad utilizados: Detectores de metales portico ☐ Si ☐ No Rayos X ☐ Si ☐ No Detectores de metales manuales ☐ Si ☐ No Registro Fisico ☐ Si ☐ No Otros ☐ Si ☐ No Especifique:	

¿Existe un programa de instrucción en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilicito?	Si ☐ No ☐
Indique la fecha del ultimo curso recurrente de seguridad impartido al personal del aeropuerto:	
¿ Existe un plan de contingenciade aeropuerto en el aeropuerto donde el(los) autor(es) cometieron el acto ilicito?	Si ☐ No ☐
En el caso de sabotaje de aeronaves, mencione si el explotador de la aeronave afectada:	
¿Aplica una adecuada conciliacion del pasajero a bordo de la aeronave y su equipaje facturado?	Si ☐ No ☐
¿Aplica la conciliacion de pasajeros con equipaje facturado a los pasajeros en transito?	Si ☐ No ☐

¿El(los) autor(es) eludieron las medidas de seguridad existentes? La Fuerza ☐ Otros Medios ☐
Describase en el caso de otros medios:

Terminacion del Suceso			
Indique el numero de personas afectadas en el suceso	Ilesos	Muertos	Lesionados
Tripulantes:			
Pasajeros:			

Autor(es):			
Otros:			

Indique las circunstancias en que se produjeron las muertes o lesiones:

Medidas para contrarrestar el hecho

¿Se intentó de algun modo poner fin a las actividades de(los) autor(es)?
Si ☐ No ☐

En caso afirmativo, indique por que medio: Negociación ☐
Fuerza ☐ Otros medios ☐

Resultado Obtenido: Éxito ☐ Fracaso ☐

En caso de amenaza de bomba a bordo de aeronaves; la(s) tripulacion(es) disponía(n) de:

¿Una lista de lugares que debian inspeccionar en caso de amenaza de bomba? Si ☐ No ☐

¿Lugares en los que una boma es menos peligrosa?
Si ☐ No ☐

En caso negativo, expliquese:

Información relativa a las medidas adoptadas, en relación con el (los) autor(es) y otras medidas de prevención

Medidas adoptadas por las autoridades competentes para proceder a la detención del autor o autores para asegurarse que no se evadan:

¿Qué nuevas medidas y procedimientos se han adoptados o se prevén adoptar para evitar que el hecho se repita?

Otra información pertinente

Nombre quien presente el informe:	Cargo:	Firma y sello húmedo:

APÉNDICE G
DISPOSICIONES PARA EL DESARROLLO DE PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD DE EXPLOTADOR DE AERONAVES BAJO LAS RAV 130.

Estructura y Contenido:

a. **Título:** esta portada debe contener la identificación del documento como "Procedimientos de Seguridad del Explotador contra actos de interferencia ilícita", nombre de la empresa, logotipo y la fecha de la edición del programa.
b. **índice:** Esta página debe mostrar un índice general, y de acuerdo con la magnitud de los temas cada capítulo podrá tener el índice respectivo.
c. **Registro de Revisiones:** Esta página debe listar las revisiones incorporadas al programa que incluya: número de revisión, fecha de publicación, fecha de la inserción y firma de quien lo inserta.
d. **Introducción:** Preséntese una breve introducción al contenido y propósito del documento.
e. **Capítulo 1 - Objetivos de los Procedimientos de Seguridad:** Identificar el objetivo principal de acuerdo con los principios establecidos en la normativa aplicable.
f. **Capítulo 2 - Definiciones:** En este capítulo deben presentarse las definiciones de aquellos términos incluidos en el documento y que requieran de una interpretación especial para el ámbito de la seguridad de la aviación civil. Las definiciones presentadas en este capítulo deben coincidir con las indicadas por la Autoridad Aeronáutica en las diferentes regulaciones y programas.
g. **Capítulo 3 - Fuente Reglamentaria:** Indíquense los detalles de la legislación (leyes, reglamentos, decretos, regulación aeronáutica aplicable, circulares, normas complementarias, etc.) que dan forma al programa de seguridad del explotador de aeronaves.
h. **Capítulo 4 - Organización, Responsabilidades y Manejo de la Información:**
    1. **- Autoridad Aeronáutica**: El documento debe establecer claramente la potestad y responsabilidad de la Autoridad Aeronáutica en todo lo relacionado con la supervisión y fiscalización de la actividad aeronáutica en y hacia el territorio nacional.
    2. **- Dependencia de seguridad del Explotador.** Indíquense en este capítulo:
        a. Descripción general de la organización del explotador de aeronaves (organigrama), mencionando la ubicación administrativa y línea de

mando de la oficina de seguridad dentro del contexto general del explotador.

b. Las funciones del responsable de seguridad del explotador. Se debe incluir en el documento el nombramiento del responsable de seguridad, sus datos personales y medios de contacto (teléfonos, fax, e-mail, y otros que permita su ubicación las 24 horas del día). Estos datos deben incluirse como un anexo al documento.

d. Las responsabilidades de los Coordinadores de Seguridad en Tierra (si aplica), o cargo similar, de los Coordinadores de Seguridad en Vuelo, y los agentes de seguridad (si aplica), o cargo similar, del explotador de aeronaves.

e. En el caso de tener una empresa subcontratada que brinda servicios de seguridad, el explotador de aeronaves indicará las funciones y responsabilidades del personal de esas empresas en cumplimento de lo indicado en su documento.

f. Política sobre la contratación de personal de seguridad (si aplica), considerando:

i. Procedimiento de selección.

ii. Verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana (obligatorio).

iii. Evaluaciones médicas y psicológicas.

iv. Principio de capacitación inicial, entrenamiento práctico en el puesto de trabajo y capacitación recurrente.

v. Requerimientos de certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica.

i. **Capítulo 5 - Descripción de las Actividades del Explotador de aeronaves**

1. Descripción de sus operaciones. Debe hacerse mención a las operaciones desarrolladas por el explotador de aeronaves, indicando:

a. Tipo de aeronaves que utiliza y tipo de trabajo aéreo.

b. Mencione los aeropuertos, aeródromos o zonas remotas donde realizan sus operaciones.

j. **Capítulo 6 - Medidas de Seguridad:** En este capítulo debe indicarse los detalles de las medidas, procedimientos y controles de seguridad aplicados por el explotador de aeronaves en apoyo del Plan Nacional de Seguridad de la Aviación, las

Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas, las Normas Complementarias y Circulares de Seguridad de la Aviación Civil, que emita la Autoridad Aeronáutica.

1. Todos los procedimientos incluidos en el Programa de Seguridad del Explotador, deben ser presentados indicando:
    a. nombre del procedimiento.
    b. Identificación del responsable de realizar el procedimiento.
    c. Nivel de supervisión sobre la ejecución del procedimiento.
    d. Documentos, registros y otros textos de referencia utilizados para el desarrollo del procedimiento.
    e. Detalle cronológico y ordenado de los pasos a seguir para ejecutar el procedimiento.
2. Seguridad de instalaciones del explotador (si aplica).
    a. Descríbanse las medidas de seguridad sobre las instalaciones del explotador incluyendo:
        i. Los métodos de control de acceso de personas desde la parte pública a la parte aeronáutica y/o zonas de seguridad restringidas.
        ii. Los procedimientos de inspección y registro que se aplican para el acceso.
        iii. La verificación de antecedentes laborales y de buena conducta ciudadana para el personal del explotador, al que se le solicita pases de acceso a la parte aeronáutica.
        iv. Medidas de seguridad aplicadas al resguardo físico de las instalaciones del explotador de aeronaves.
3. Seguridad de la carga aérea (si aplica).
    a. Descríbanse los procedimientos y responsabilidades para la aceptación de la carga, así como el tratamiento que se dará a los envíos.
    b. Igualmente debe hacerse mención a los procedimientos de seguridad aplicados para el material de la empresa.
4. Seguridad de la aeronave.
    a. Control de acceso a la aeronave. Descríbanse las medidas de protección, sobre las aeronaves en tierra incluyendo:
        i. Las obligaciones del personal de seguridad, la tripulación y el personal de mantenimiento que

presta servicios a la aeronave, para identificar a las personas que se acercan o ingresan.

ii. Los procedimientos para las aeronaves que no están en servicio.

iii. Los procedimientos de control del acceso a las aeronaves y a su zona de proximidad inmediata (perímetro).

b. Notificación de amenazas. Descríbanse los procedimientos para reaccionar cuando se tiene información que una determinada aeronave puede ser sometida a un acto de interferencia ilícita y quién es responsable de aplicar las medidas adicionales de seguridad que se consideren necesarias para enfrentarse a la amenaza. Defínanse las responsabilidades en cuanto a informar a la autoridad competente en materia de seguridad, si no es el organismo que inicia tales notificaciones de amenaza.

c. Inspección y verificación de seguridad de aeronaves. Descríbanse los procedimientos y responsabilidades para la inspección y verificación de seguridad de las aeronaves. Indíquense las medidas a adoptar si se descubren artefactos explosivos, de sabotaje o sospechosos.

k. Capítulo 7 - Respuesta Ante Actos de Interferencia Ilícita:

1. Planes de contingencia.

El explotador de aeronaves debe desarrollar medidas de contingencia que estén en consonancia con el Plan Nacional de Contingencias de la Aviación Civil.

Para más información al respecto, debe revisarse la Circular de Seguridad de la Aviación concerniente a la elaboración y aplicación de los Planes de Contingencia.

l. Capítulo 8 - Instrucción sobre Seguridad de la Aviación:

Descríbanse los principios generales y la necesidad de la instrucción en seguridad de la aviación, el cual será impartido al personal del explotador de aeronaves que tengan funciones que desempeñar en materia de seguridad de la aviación.

Para más información al respecto debe revisarse el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil y el apéndice B concerniente a la elaboración y aplicación de los programas de instrucción.

m. Apéndices.

1. Organigramas de la estructura administrativa del explotador de aeronaves y de la oficina de seguridad.

2. Diagrama y planos de las aeronaves que opera el explotador.
3. Otros documentos presentados por el explotador.

n. **Textos de referencia para el desarrollo del Programa de Seguridad del Explotador, pueden ser encontrados en:**
   1. El Plan Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
   2. El documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

- **Providencia Administrativa Nº PRE-CJU-GDI-425-16, mediante la cual se dicta el Reglamento Interno de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.** *Gaceta Oficial Nº 40.921 del 08-06-2016*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDI-425-16
CARACAS, 03 DE MAYO DE 2016
206°, 157° y 17°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140, de fecha 17 de marzo de 2009 y en concordancia con la atribución conferida en el numeral 3 del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

POR CUANTO,

El Reglamento Interno de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) es fundamental para garantizar su autonomía y buen funcionamiento, así como resultados que coadyuven a implantar y mantener un adecuado ambiente de control en todos los ámbitos y procesos de la Institución, en aras de cumplir cabalmente con el Sistema Nacional de Control Fiscal.

POR CUANTO,

El Consejo Directivo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), en ejercicio de la atribución conferida en el artículo 12 numeral 3 de la Ley de Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333 de fecha 12 de diciembre de 2005, en concordancia con los artículos 36 y 37 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela 6.013 Extraordinario del 23 de diciembre de 2010, y el artículo 140 del Decreto con Rango, Valor y

Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Financiera del Sector Público, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.154 Extraordinario de fecha 19 de noviembre de 2014, y de conformidad con los artículos 4 y 24 del Reglamento sobre la Organización del Control Interno en la Administración Pública Nacional, promulgado mediante el Decreto Presidencial N° 2.621 de fecha 23 de septiembre de 2003, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.783 del 25 de septiembre de 2003, así como en el artículo 12 de las Normas Generales de Control Interno emitidas por la Contraloría General de La República, publicadas en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 36.229 de Fecha 17 de junio de 1997, y de acuerdo a lo pautado en el Modelo Genérico de Reglamento Interno de Unidades de Auditoría Interna, dictado por la Contraloría General de la República, como Órgano Rector del Sistema Nacional de Control Fiscal, a través de la Resolución N° 01-00-000266 de fecha 22 de diciembre de 2011, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.827 de fecha 23 de diciembre de 2011, aprobó, mediante Punto de Cuenta N° 8, Agenda CD-O-08-16, en fecha 07 de abril de 2015, el Reglamento Interno de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

DECIDE,

Lo siguiente,

REGLAMENTO INTERNO DE LA UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA DEL INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1: El presente Reglamento tiene por objeto establecer la estructura organizativa y funcionamiento de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil; así como las funciones de las dependencias que la integran y las atribuciones genéricas y específicas que ejercerán sus responsables.

Artículo 2: La Unidad de Auditoría Interna es el órgano especializado y profesional de control fiscal interno del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. Su titular y demás personal actuarán de manera objetiva e imparcial en el desempeño de sus funciones y darán

cumplimiento a las disposiciones constitucionales, legales y sublegales que la regulan y especialmente, a los lineamientos y políticas que dicte la Contraloría General de la República como Órgano Rector del Sistema Nacional de Control Fiscal.

Artículo 3: La Unidad de Auditoría Interna realizará el examen posterior, objetivo, sistemático y profesional de las actividades administrativas, presupuestarias y financieras del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, así como el correspondiente examen de la cuenta, con el fin de evaluarlas, verificarlas y elaborar el respectivo informe con las observaciones, hallazgos, conclusiones y recomendaciones correspondientes.

Artículo 4: Para el ejercicio de sus funciones, la Unidad de Auditoría Interna se regirá por lo dispuesto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, Ley Orgánica de la Administración Financiera del Sector Público, Reglamento sobre la Organización del Control Interno en la Administración Pública Nacional y demás Normativa dictada por la Superintendencia Nacional de Auditoría Interna, las Normas Generales de Control Interno y demás normativa dictada por la Contraloría General de la República, y demás instrumentos legales y sublegales que resulten aplicables.

Artículo 5: La Unidad de Auditoría Interna ejercerá sus funciones de control posterior en las dependencias del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, incluyendo los órganos desconcentrados, salvo que dichos órganos se les haya autorizado la creación de una Unidad de Auditoría Interna propia, de conformidad con lo previsto en el artículo 26 de la Ley Orgánica de la Contraloría general de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
En ejercicio de sus funciones, la Unidad de Auditoría Interna podrá realizar actuaciones de control dirigidas a evaluar las operaciones ejecutadas por las personas naturales o jurídicas que en cualquier forma, contraten, negocien o celebren operaciones con el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, o que hayan recibido aportes, subsidios, otras transferencias o incentivos fiscales, o que de alguna manera, intervengan en la administración, manejo o custodia de recursos del Instituto, a objeto de verificar que hayan sido invertidos en las finalidades para las cuales fueron otorgados. Igualmente, deberá

ejercer, sobre dichas personas, las potestades investigativas, sancionatorias y resarcitorias, a que hubiere lugar, cuando corresponda.

Artículo 6: La Unidad de Auditoría Interna tendrá acceso a los registros, documentos y operaciones realizadas por las dependencias sujetas a su control, necesarios para la ejecución de sus funciones; y podrá apoyarse en los informes, dictámenes y estudios técnicos emitidos por auditores, consultores, profesionales independientes o firma de auditores, registrados y calificados ante la Contraloría General de la República.

Artículo 7: Los servidores públicos y los particulares están obligados a proporcionar a la Unidad de Auditoría Interna las informaciones escritas o verbales, los libros, registros y demás documentos que le sean requeridos en el ejercicio de sus competencias; así como atender oportunamente las citaciones o convocatorias que le sean formuladas.

Artículo 8: La Unidad de Auditoría Interna tendrá el rango de Gerencia General, dentro de la estructura organizativa del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo a su Reglamento Interno y estará adscrita a la Máxima Autoridad Jerárquica de la Institución; sin embargo, su personal, funciones y actividades estarán desvinculadas de las operaciones sujetas a su control, a fin de garantizar la independencia de criterio en sus actuaciones, así como su objetividad e imparcialidad.

Artículo 9: La Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil deberá dotar a la Unidad de Auditoría Interna de razonables recursos presupuestarios, humanos, administrativos y materiales, incluyendo un adecuado espacio físico, que te permitan ejercer con eficacia sus funciones.

Artículo 10: La Máxima Autoridad del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil dotará a la Unidad de Auditoría Interna del personal profesional idóneo y necesario seleccionado por su capacidad técnica, profesional y elevados valores éticos. Su nombramiento o designación debe realizarse con la previa opinión favorable del Auditor Interno y serán considerados como funcionarios de confianza; en consecuencia, de libre nombramiento y remoción, en virtud del alto grado de confidencialidad que requieren las materias de fiscalización,

inspección y seguridad de Estado. Asimismo, para la remoción, destitución o traslado del personal de la Unidad de Auditoría Interna, se requerirá la opinión previa del Auditor Interno.

Artículo 11: La Unidad de Auditoría Interna comunicará los resultados, conclusiones y recomendaciones de las actuaciones practicadas en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a la Máxima Autoridad Jerárquica de la Institución, o a la Presidencia de este Instituto, siempre y cuando esté debidamente autorizada; al responsable de la dependencia en la que se ejecutó la actividad objeto de evaluación; así como a las demás autoridades a quienes legalmente esté atribuida la posibilidad de adoptar las medidas correctivas necesarias.

TÍTULO II
DE LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

Artículo 12: Para el cumplimiento de su misión, funciones y objetivos, así como el logro de sus metas, la Unidad de Auditoría Interna tendrá la estructura organizativa básica siguiente:

1. Despacho del Auditor Interno
2. Gerencia de Control Posterior
3. Gerencia de Determinación de Responsabilidades.

Asimismo, podrán crearse otras unidades de adscripción relacionadas con las funciones de la Unidad de Auditoría Interna, cuando las necesidades operativas así lo requieran para el mejor desempeño de las funciones encomendadas.

Artículo 13: La Unidad de Auditoría Interna actuará bajo la dirección y responsabilidad del Auditor Interno, quien tendrá el rango de Gerente General y será designado por la Máxima Autoridad Jerárquica Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, de acuerdo con los resultados del concurso público, previsto en la normativa dictada a tal efecto por la Contraloría General de la República, y de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento. El Auditor Interno así designado, durará cinco (5) años en el ejercicio de sus funciones, podrá ser reelegido mediante concurso público por una (1) sola vez, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, y no podrá ser removido o destituido del cargo sin la previa autorización del Contralor General de la República.

Artículo 14: Las faltas temporales del Auditor Interno serán suplidas por el servidor público que ocupe uno de los cargos de rango inmediatamente inferior dentro de la Unidad de Auditoría Interna, el cual será designado por la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Artículo 15: Cuando se produzca la falta absoluta del Auditor Interno, la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, designará como Auditor Interno, al servidor público que ocupe uno de los cargos de rango inmediatamente inferior dentro de la Unidad de Auditoría Interna, y convocará el respectivo concurso público para la designación del titular del Órgano de Control Fiscal, de conformidad con lo previsto en la normativa dictada al efecto por el Contralor General de la República.

Artículo 16: El Gerente de Control Posterior y el Gerente Determinación de Responsabilidades tendrán el mismo nivel o rango jerárquico que se establezca para cargos similares en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, y sus cargos serán de naturaleza de alto nivel, por lo cual podrán ser removidos de sus cargos por la Máxima Autoridad, previa solicitud del Auditor Interno.

TÍTULO III
DE LAS FUNCIONES DE LA UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA, DE SUS GERENCIAS ADSCRITAS Y LAS ATRIBUCIONES DE SUS RESPONSABLES

CAPÍTULO I
DE LAS FUNCIONES

Artículo 17: Son funciones de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, las siguientes:

1) Evaluar el sistema de control interno, incluyendo el grado de operatividad y eficacia de los sistemas de administración y de información gerencial de las distintas dependencias del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil; así como, el examen de los registros y estados financieros para determinar su pertinencia y confiabilidad y la evaluación de la eficiencia, eficacia y economía en el marco de las operaciones realizadas.
2) Realizar auditorías, inspecciones, fiscalizaciones, exámenes, estudios, análisis e investigaciones de todo tipo y de cualquier naturaleza en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, para

verificar la legalidad, exactitud, sinceridad y corrección de sus operaciones, así como para evaluar el cumplimiento y los resultados de los planes y las acciones administrativas, la eficacia, eficiencia, economía, calidad e impacto de su gestión.

3) Realizar auditorías, estudios, análisis e investigaciones respecto de las actividades del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, para evaluar los planes o programas en cuya ejecución intervenga. Igualmente, podrá realizar los estudios e investigaciones que sean necesarios para evaluar el cumplimiento y los resultados de las políticas y decisiones gubernamentales.

4) Efectuar estudios organizativos, estadísticos, económicos y financieros, análisis e investigaciones de cualquier naturaleza, para determinar el costo de los servicios públicos, los resultados de la acción administrativa y, en general, la eficacia con que opera el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

5) Vigilar que los aportes, subsidios y otras transferencias hechas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a otras entidades públicas o privadas sean invertidos en las finalidades para las cuales fueron efectuados. A tal efecto, podrá practicar inspecciones y establecer los sistemas de control que estimen convenientes.

6) Realizar el examen selectivo o exhaustivo, así como la calificación y declaratoria de fenecimiento de las cuentas de ingresos, gastos, fondos y bienes públicos, en los términos establecidos por el Contralor o Contralora General de la República en la Resolución dictada al efecto.

7) Recibir y tramitar las denuncias que formule cualquier órgano, ente, servidores públicos o particulares, vinculados con la comisión de actos, hechos u omisiones contrarios a una disposición legal o sublegal, relacionados con la administración, manejo y custodia de fondos o bienes públicos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

8) Realizar el seguimiento al plan de acciones correctivas implementado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y sus dependencias, para verificar el cumplimiento eficaz y oportuno de las recomendaciones formuladas en los informes de auditoría o de cualquier actividad de control, realizada por la Contraloría General de la República, la Superintendencia Nacional de Auditoría Interna o la Unidad de Auditoría Interna.

9) Recibir y verificar las cauciones presentadas por los funcionarios encargados de la administración y liquidación de ingresos o de la recepción, custodia y manejo de fondos o bienes del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, antes de la toma de posesión del cargo.
10) Verificar la sinceridad, exactitud y observaciones que se formulen a las actas de entrega presentadas por las Máximas Autoridades Jerárquicas, y demás gerentes, jefes o autoridades administrativas de cada departamento, sección o cuadro organizativo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
11) Participar cuando lo estime pertinente, con carácter de observador sin derecho a voto, en los procedimientos de contratación promovidos por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
12) Fomentar la participación ciudadana en el ejercicio del control sobre la gestión pública del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, sin menoscabo de las funciones que le corresponde ejercer a la Oficina de Atención Ciudadana.
13) Ejercer la potestad investigativa, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento.
14) Iniciar, sustanciar y decidir los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, a objeto de declarar la responsabilidad administrativa, formular reparos o imponer multas, cuando corresponda, de conformidad con lo establecido en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento.
15) Remitir a la Contraloría General de la República los expedientes en los cuales se encuentren involucrados funcionarios con carácter de Máxima Autoridad en el ejercicio de sus cargos, cuando existan elementos de convicción o prueba que pudieran dar lugar a la formulación de reparos, a la declaratoria de responsabilidad administrativa o a la imposición de multas.
16) Establecer sistemas que faciliten el control, seguimiento y medición de las actividades de la Unidad de Auditoría Interna.
17) Promover el uso y actualización de manuales de normas y procedimientos que garanticen la realización de procesos eficientes; así como el cumplimiento de los aspectos legales,

técnicos y administrativos de los procesos y procedimientos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

18) Elaborar su Plan Operativo Anual, tomando en consideración las solicitudes y los lineamientos que le formule la Contraloría General de la República, la Superintendencia Nacional de Auditoría Interna, o cualquier Órgano o Ente legalmente competente para ello, según el caso; así como las denuncias recibidas, las áreas estratégicas y la situación administrativa, importancia, dimensión y áreas críticas del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

19) Elaborar su proyecto de presupuesto anual con base a criterios de calidad, economía y eficiencia, a fin de que la Máxima Autoridad Jerárquica, lo incorpore al presupuesto del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

20) Informar a la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, acerca de los resultados de las actuaciones de control fiscal practicadas por la Unidad de Auditoría Interna a las distintas unidades del Instituto.

21) Presentar a la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la Contraloría General de la República y la Superintendencia Nacional de Auditoría Interna (SUNAI), dentro de los primeros noventa (90) días de cada ejercicio fiscal, el informe de Gestión, contentivo de los resultados de las actuaciones practicadas en las distintas dependencias del Instituto.

22) Formular las recomendaciones orientadas a fortalecer el sistema de control interno para la protección y salvaguarda del patrimonio público del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, basado en las disposiciones consagradas en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento; así como las normas dictadas por la Contraloría General de la República y la Superintendencia Nacional de Auditoría Interna.

23) Las demás funciones que señale la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, y demás instrumentos legales y sublegales aplicables a los Órganos de Control Fiscal Interno, así como las asignadas por la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en el marco de las competencias que les corresponde ejercer a los Órganos de Control Fiscal.

Artículo 18: Son funciones de la Gerencia de Control Posterior adscrita a la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, las siguientes:

1) Evaluar el sistema de control interno, incluyendo el grado de operatividad y eficacia de los sistemas de administración y de información gerencial de las distintas dependencias del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, así como el examen de los registros y estados financieros para determinar su pertinencia y confiabilidad y la evaluación de la eficiencia, eficacia y economía en el marco de las operaciones realizadas.
2) Planificar, coordinar y elaborar el plan anual de auditorías, a efectuarse en las gerencias, departamentos, unidades o dependencias de su competencia, a fin de ser sometido a la consideración y aprobación del Auditor Interno.
3) Realizar auditorías, inspecciones, fiscalizaciones, exámenes, estudios, análisis e investigaciones de todo tipo y de cualquier naturaleza en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil para verificar la legalidad, exactitud, sinceridad y corrección de sus operaciones, así como para evaluar el cumplimiento y los resultados de los planes y las acciones administrativas, la eficacia, eficiencia, economía, calidad e impacto de su gestión.
4) Realizar auditorías, estudios, análisis e investigaciones respecto de las actividades del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, para evaluar los planes y programas en cuya ejecución intervenga. Igualmente, podrá realizar los estudios e investigaciones que sean necesarios para evaluar el cumplimiento y los resultados de las políticas y decisiones gubernamentales.
5) Efectuar estudios organizativos, estadísticos, económicos y financieros, análisis e investigaciones de cualquier naturaleza, para determinar el costo de los servicios públicos, los resultados de la acción administrativa y, en general, la eficacia con que opera el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
6) Planificar, coordinar y revisar la elaboración de los programas de trabajo de las actuaciones de control, a fin de mantenerlos actualizados con información oportuna y veraz.
7) Vigilar que los aportes, subsidios y otras transferencias hechas por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a otras entidades públicas o privadas sean invertidos en las finalidades para las cuales fueron efectuados. A tal efecto, podrá practicar

inspecciones y establecer los sistemas de control que estimen convenientes.

8) Realizar el examen selectivo o exhaustivo, así como la calificación y declaratoria de fenecimiento de las cuentas de ingresos, gastos y bienes públicos, en los términos y condiciones establecidos por el Contralor o Contralora General de la República en la Resolución dictada al efecto.

9) Recibir y tramitar las denuncias de particulares o las solicitudes que formule cualquier órgano, ente o servidores públicos, vinculadas con la comisión de actos, hechos u omisiones contrarios a una disposición legal o sublegal, relacionados con la administración, manejo y custodia de fondos o bienes públicos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

10) Realizar seguimiento al plan de acciones correctivas implementado por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y sus dependencias, con la finalidad de que se cumplan las recomendaciones contenidas en los informes de auditoría o de cualquier actividad de control.

11) Recibir y verificar las cauciones presentadas por los funcionarios encargados de la administración y liquidación de ingresos o de la recepción, custodia y manejo de fondos o bienes públicos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, antes de la toma de posesión del cargo.

12) Verificar la sinceridad, exactitud y observaciones que se formulen a las actas de entrega presentadas por las Máximas Autoridades Jerárquicas y demás gerentes, jefes o autoridades administrativas de cada departamento, sección o cuadro organizativo del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

13) Fomentar la participación ciudadana en el ejercicio del control sobre la gestión pública del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, sin menoscabo de las funciones que le corresponde ejercer a la Oficina de Atención Ciudadana.

14) Coordinar con el Auditor Interno la formulación del presupuesto anual de la Unidad de Auditoría Interna y la preparación de las disponibilidades del mismo, así como del seguimiento a su ejecución, tomando como marco de referencia los lineamientos y políticas institucionales sobre la materia.

15) Ejercer las actividades inherentes a la potestad investigativa, entre las cuales se encuentran:

f. Realizar las actuaciones que sean necesarias, a fin de verificar la ocurrencia de actos, hechos u omisiones contrarios a una disposición legal o sublegal, determinar el monto de los daños causados al patrimonio público, si fuere el caso, así como la procedencia de las acciones fiscales a que haya lugar.
g. Formar el expediente de la investigación.
h. Notificar de manera específica y clara a los interesados legítimos vinculados con actos, hechos u omisiones objeto de investigación.
i. Ordenar mediante oficio de citación la comparecencia de cualquier persona a los fines de rendir y tomar la declaración correspondiente.
j. Elaborar un informe dejando constancia de los resultadas de las actuaciones realizadas con ocasión del ejercicio de la potestad investigativa, de conformidad con lo previsto en el artículo 81 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y 77 de su Reglamento.
k. Elaborar la comunicación a fin de que el auditor interno remita a la Contraloría General de la República el expediente de la investigación o de la actuación de control, cuando existan elementos de convicción o prueba que pudieran dar lugar a la formulación de reparos, a la declaratoria de responsabilidad administrativa o a la imposición de multas a funcionarios de alto nivel de los órganos y entes mencionados en los numerales 1 al 11 del artículo 9 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, a que se refiere el artículo 65 de su Reglamento, que se encuentren en ejercicio de sus cargos.
l. Remitir a la Gerencia de Determinación de Responsabilidades, el expediente de la potestad investigativa que contenga el Informe de Resultados, a los fines de que ésta proceda, según corresponda, al archivo de las actuaciones realizadas o al inicio del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades.

16) Velar por el cumplimiento de las disposiciones legales y normativas vigentes en la Institución; así como lo dispuesto en los Manuales de Normas y Procedimientos en materia de control

fiscal y de las instrucciones y recomendaciones generadas por el Auditor Interno.

17) Las demás funciones que le señale la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, y demás instrumentos legales y sublegales aplicables a los Órganos de Control Fiscal Interno, así como las asignadas por el Auditor Interno.

Artículo 19: Son funciones de la Gerencia de Determinación de Responsabilidades adscrita a la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, las siguientes:

1) Valorar el Informe de Resultados a que se refiere el artículo 81 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, a fin de ordenar, mediante auto motivado, el archivo de las actuaciones realizadas o el inicio del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades, para la formulación de reparos, declaratoria de responsabilidad administrativa e imposición de la multa derivada de la declaratoria de dicha responsabilidad, según corresponda.
2) Iniciar, sustanciar y decidir, previa delegación del Auditor Interno, los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento.
3) Notificar a los interesados, según lo previsto en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, de la apertura del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades.
4) Elaborar la comunicación, a objeto de que el Auditor Interno remita al Contralor o Contralora General de la República copia certificada de la decisión que declare la responsabilidad administrativa, así como del auto que declare la firmeza de la decisión o de la resolución que resuelva el recurso de reconsideración, según el caso, a fin de que éste acuerde la suspensión del ejercicio del cargo sin goce de sueldo por un período no mayor de veinticuatro (24) meses; la destitución o la imposición de la inhabilitación para el ejercicio de las funciones

públicas hasta por un máximo de quince (15) años del declarado responsable.

5) Elaborar la comunicación, a fin de que el Auditor Interno remita a la Contraloría General de la República, el expediente de la investigación o de la actuación de control, cuando existan elementos de convicción o prueba que pudieran dar lugar a la formulación de reparos, a la declaratoria de responsabilidad administrativa o a la imposición de multas a funcionarios con carácter de Máxima Autoridad del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil que se encuentren en el ejercicio de sus cargos.
6) Valorar el Informe para la Imposición de la Multa, a fin de ordenar, mediante auto motivado, el archivo de las actuaciones realizadas o el inicio del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades, tendente a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
7) Iniciar, sustanciar y decidir, previa delegación del Auditor Interno, los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, tendentes a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
8) Notificar a los interesados la apertura del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades, tendente a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal; y a tales fines, observará las disposiciones contenidas en ese cuerpo normativo, en concordancia con su Reglamento y con lo previsto en la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.
9) Dictar los autos para mejor proveer a que hubiera lugar.
10) Las demás Funciones que le confiere la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, y demás instrumentos legales y sublegales aplicables a los Órganos de Control Fiscal Interno, así como las asignadas por el Auditor Interno.

CAPÍTULO II
DE LAS ATRIBUCIONES DEL AUDITOR INTERNO

Artículo 20: Son atribuciones del Auditor Interno, las siguientes:

1) Planificar, supervisar, coordinar, dirigir y controlar las actividades desarrolladas por las Gerencias adscritas a la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
2) Elaborar y someter a la aprobación de la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el reglamento interno, la providencia administrativa, así como los manuales de organización, normas y procedimientos, con el fin de regular el funcionamiento de la Unidad de Auditoría Interna de la Institución, según corresponda.
3) Aprobar el Plan Operativo Anual de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, y coordinar la ejecución del mismo.
4) Dirigir y coordinar la formulación del proyecto de presupuesto de la Unidad de Auditoría Interna y la elaboración del Plan Operativo Anual, así como la Memoria, en la oportunidad que le sea requerido.
5) Asegurar el cumplimiento de las normas, sistemas y procedimientos de control interno, que dicte la Contraloría General de la República; la Superintendencia Nacional de Auditoría Interna, y la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
6) Elaborar y presentar ante la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, el informe de gestión anual relativo a las actuaciones de la Unidad de Auditoría Interna y extraordinariamente cuando así lo amerite producto de sus actividades.
7) Atender, tramitar y resolver los asuntos relacionados con el personal a su cargo, de acuerdo con lo previsto en la normativa legal y sublegal aplicable al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
8) Evaluar los procesos inherentes a la Unidad de Auditoría Interna, y adoptar las medidas tendentes a optimizarlos.
9) Recibir y absolver consultas sobre las materias de su competencia.
10) Suscribir la correspondencia y demás documentos emanados de la Unidad de Auditoría Interna, sin perjuicio de las atribuciones

similares asignadas a otros servidores públicos adscritos al Órgano de Control Fiscal.

11) Solicitar a la Máxima Autoridad Jerárquica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, cuando se considere necesario, la suspensión en el ejercicio del cargo de funcionarios sometidos a una investigación o un procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades.
12) Remitir a la Contraloría General de la República y a la Superintendencia Nacional de Auditoría Interna, los planes y programas anuales de control fiscal, en la oportunidad que éstas indiquen.
13) Suscribir los informes de las actuaciones de control fiscal.
14) Comunicar los resultados, conclusiones y recomendaciones de las actuaciones practicadas en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a la Máxima Autoridad Jerárquica de la Institución, o a la Presidencia de este Instituto, siempre y cuando esté debidamente autorizada por el Consejo Directivo; al responsable de la dependencia evaluada; así como a las demás autoridades a quienes legalmente esté atribuida la posibilidad de adoptar las medidas correctivas necesarias.
15) Recibir las cauciones que deben presentar los funcionarios públicos responsables de las unidades administrativas, de conformidad con el Reglamento N° 1 de la Ley Orgánica de la Administración Financiera del Sector Público.
16) Recibir las denuncias que formule cualquier órgano, ente, funcionarios públicos o particulares, vinculados con la comisión de actos, hechos u omisiones contrarios a una disposición legal o sublegal, relacionados con la administración, manejo y custodia de fondos o bienes públicos del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
17) Recibir y verificar la sinceridad y exactitud de las actas de entrega relativas a la gestión cumplida por parte de la Máxima Autoridad Jerárquica o de los funcionarios y demás titulares de oficinas y dependencias que administren, manejen o custodien recursos o bienes del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
18) Declarar la responsabilidad administrativa, formular reparos, imponer multas, absolver de dichas responsabilidades o pronunciar el sobreseimiento, de conformidad con lo previsto en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento.

19) Resolver de conformidad con la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, los Recursos Administrativos que se interpongan contra los actos recurribles dictados por la Unidad de Auditoría Interna en el ejercicio del control fiscal.
20) Delegar en el Gerente o en los funcionarios adscritos a la Gerencia de Determinación de Responsabilidades de la Unidad de Auditoría Interna, que considere pertinente, las facultades para emitir las decisiones del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades establecido en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
21) Delegar en el Gerente de Determinación de Responsabilidades de la Unidad de Auditoría Interna y en los funcionarios adscritos esta Gerencia, que considere pertinente, las facultades para emitir las decisiones del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades tendente a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
22) Remitir a la Contraloría General de la República, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, copia certificada del Auto de Proceder de las investigaciones o del Auto Inicio de los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, según corresponda, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de haber sido emitidos.
23) Remitir al Contralor General de la República, a tenor de lo dispuesto en el artículo 105 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, copia certificada de la decisión que declare la responsabilidad administrativa, del auto que declare la firmeza de la decisión o de la resolución que resuelva el recurso de reconsideración, a fin de que éste imponga las sanciones que le corresponde acordar de manera, exclusiva y excluyente.
24) Participar a la Contraloría General de la República las decisiones de absolución o sobreseimiento que dicte.
25) Remitir al Ministerio Público todos los documentos contentivos de los indicios de responsabilidad penal y civil, cuando se detecte que se ha causado daño al patrimonio del Instituto Nacional de

Aeronáutica Civil, pero no sea procedente la formulación de reparo.

26) Remitir a la Contraloría General de la República, el acta de entrega de la Unidad de Auditoría Interna a su cargo, de conformidad con lo previsto en la normativa que regula la entrega de los órganos y entidades de la Administración Pública y de sus respectivas oficinas o dependencias.
27) Certificar y remitir a la Contraloría General de la República copia de los documentos que reposen en la Unidad de Auditoría Interna, que ésta le solicite de conformidad con lo previsto en el artículo 77 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
28) Certificar los documentos que reposen en los archivos de la Unidad de Auditoría Interna, atribución que podrá ser delegada en los funcionarios que considere pertinente.
29) Ordenar la publicación de las decisiones de los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, cuando hayan quedado firmes en sede administrativa.
30) Planificar, programar y ejecutar la capacitación de su personal.
31) Las demás atribuciones que le confiere la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, y demás instrumentos legales y sublegales aplicables a los órganos de control fiscal interno.

CAPÍTULO III
DE LAS ATRIBUCIONES GENERALES DE LOS RESPONSABLES DE LAS GERENCIAS ADSCRITAS A LA UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA

Artículo 21: Los responsables de la Gerencia de Control Posterior y Determinación de Responsabilidades de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, tendrán las atribuciones comunes siguientes:

1) Planificar, dirigir, coordinar y supervisar las actividades que se deben cumplir en las dependencias a su cargo.
2) Velar porque las Dependencias a su cargo cumplan con las funciones que le asigna el presente Reglamento.
3) Evaluar los procesos inherentes a la Unidad de Auditoría Interna, y adoptar las medidas tendentes a optimizarlos.

4) Decidir todos los asuntos que le competen a las Gerencias a su cargo.
5) Presentar al Auditor Interno, informes periódicos y anuales acerca de las actividades desarrolladas en las Gerencias a su cargo.
6) Atender, tramitar y resolver los asuntos relacionados con el personal a su cargo, de acuerdo con las normas establecidas en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.
7) Participar en el diseño de políticas y en la definición de objetivos institucionales, así como sugerir medidas encaminadas a mejorar el funcionamiento de la dependencia a su cargo.
8) Absolver consultas en las materias de su competencia.
9) Elevar a consideración del Auditor Interno, el proyecto de solicitud de suspensión en el ejercicio del cargo de los servidores públicos sometidos a una investigación o a un procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades, según corresponda.
10) Firmar la correspondencia y documentos emanados de las Gerencias a su cargo, cuando ello sea procedente.
11) Someter a la consideración del Auditor Interno, el inicio de las potestades investigativas o la apertura de los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, según corresponda, e informar, previo a la toma de decisiones, los resultados de las investigaciones realizadas o de los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades llevados a cabo.
12) Las demás atribuciones que le confiere la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, y demás instrumentos legales y sublegales aplicables a los Órganos de Control Fiscal Interno, así como las asignadas por el Auditor Interno.

CAPÍTULO V
DE LAS ATRIBUCIONES DEL GERENTE DE CONTROL POSTERIOR DE LA UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA

Artículo 22: El Gerente de Control Posterior tendrá las atribuciones específicas siguientes:

1) Someter a la consideración del Auditor Interno, la programación de las auditorías y demás actuaciones de control, antes de su ejecución.
2) Suscribir informes de las actuaciones de control practicadas y preparar comunicación para la firma del auditor interno a objeto de remitir oportunamente los resultados, conclusiones y recomendaciones, a las dependencias evaluadas y a las demás autoridades a quienes legalmente esté atribuida la posibilidad de adoptar las medidas correctivas necesarias.
3) Realizar la valoración preliminar de las actuaciones de control fiscal.
4) Dictar el auto de proceder de la potestad investigativa.
5) Suscribir el informe de resultados de la potestad investigativa a que se refiere el artículo 81 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y 77 de su Reglamento.
6) Comunicar los resultados, conclusiones y recomendaciones de las actuaciones practicadas en el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a la Máxima Autoridad Jerárquica de la Institución o a la Presidencia de este Instituto, siempre y cuando esté debidamente autorizada por el Consejo Directivo, al responsable de la dependencia evaluada, así como a las demás autoridades a quienes legalmente esté atribuida la posibilidad de adoptar las medidas correctivas necesarias.
7) Las demás atribuciones que le confiere la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, y demás instrumentos legales y sublegales aplicables a los órganos de control fiscal interno, así como las asignadas por el Auditor Interno, dentro del ámbito de sus competencias.

CAPÍTULO VI
DE LAS ATRIBUCIONES DEL GERENTE DE DETERMINACIÓN DE RESPONSABILIDADES DE LA UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA

Artículo 23: El Gerente de Determinación de Responsabilidades, tendrán las atribuciones específicas siguientes:

1) Dictar el auto motivado a que se refiere el artículo 81 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema

Nacional de Control Fiscal y 86 de su Reglamento, mediante el cual, una vez valorado el informe de resultados de la potestad investigativa, ordena, el archivo de las actuaciones realizadas o el inicio del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades.

2) Dictar el auto motivado a que se refiere el artículo 96 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y 88 de su Reglamento, y notificarlo a los presuntos responsables.
3) Disponer lo conducente para que sean evacuadas las pruebas indicadas o promovidas por los sujetos presuntamente responsables de los actos, hechos u omisiones o por sus representantes legales.
4) Fijar, por auto expreso, la realización del acto oral y público a que se refieren los artículos 101 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y 92 al 97 de su Reglamento.
5) Dictar, previa delegación del Auditor Interno, las decisiones a que se refiere el artículo 103 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
6) Imponer, por delegación del titular de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la multa prevista en los artículos 94 y 105 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, y participarlas al órgano recaudador correspondiente.
7) Ordenar la acumulación de expedientes cuando sea procedente, de conformidad con lo establecido en el artículo 52 de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.
8) Dictar el auto motivado mediante el cual, una vez valorado el informe para la imposición de la multa, ordenar el archivo de las actuaciones realizadas o el inicio del procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades, tendente a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.
9) Dictar el auto motivado que da inicio o apertura al procedimiento administrativo para la determinación de responsabilidades, tendente a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de

la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y notificarlo a los presuntos responsables.

10) Disponer lo conducente para que sean evacuadas las pruebas indicadas o promovidas por los sujetos presuntamente responsables de los actos, hechos u omisiones o por sus representantes legales, en los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, tendentes a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.

11) Dictar, previa delegación del Auditor Interno, las decisiones de los procedimientos administrativos para la determinación de responsabilidades, tendentes a la imposición de la multa, prevista en el Artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal.

12) Imponer, por delegación del titular de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, la multa prevista en el artículo 94 de la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, y participarlas al órgano recaudador correspondiente.

13) Elaborar los proyectos de las decisiones de los recursos de reconsideración interpuestos contra las decisiones emitidas por el Auditor Interno o su delegatario. En caso de actuar por delegación, le corresponderá dictar las aludidas decisiones de conformidad con la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la interposición del recurso.

14) Elaborar los proyectos de las decisiones de los recursos de revisión interpuestos contra las decisiones emitidas por el Auditor Interno o su delegatario, y en caso de actuar por delegación, le corresponderá dictar las aludidas decisiones, de conformidad con la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos.

15) Las demás atribuciones que le confiere la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y su Reglamento, y demás instrumentos legales y sublegales aplicables a los órgano de control fiscal interno, así como las asignadas por el Auditor Interno.

TÍTULO IV
DE LA CORRESPONDENCIA Y ARCHIVOS

Artículo 24: Toda la documentación de la Unidad de Auditoría Interna, por su naturaleza es reservada para el servicio de la misma, y la exhibición de su contenido, inspección, certificación o publicidad respecto de terceros, sólo podrá realizarse de conformidad con lo dispuesto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, en la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal y demás normativa legal o sublegal que resulte aplicable.

Artículo 25: La correspondencia recibida y despachada, así como los expedientes administrativos, papeles de trabajo producto de las actuaciones realizadas y demás documentación relacionada con la Unidad de Auditoría Interna, deberá registrarse, resguardarse y archivarse de acuerdo con lo establecido en el manual respectivo, a tales efectos el Órgano de Control dispondrá del personal auxiliar y secretarial encargados de coordinar y llevar a cabo todo lo relacionado con la recepción, envío, sellado y clasificación de la correspondencia o documentos preparados internamente, tanto de las unidades del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, como de las personas u entes y organismos externos.

Artículo 26: El archivo de la Unidad de Auditoría Interna se mantendrá en estricto orden cronológico, en cuanto a las distintas comunicaciones, información, documentación, expedientes, informes y papeles de trabajo relacionados con las actuaciones de control, los cuales deberán revisarse periódicamente para determinar la procedencia de su desincorporación.

Artículo 27: Los papeles de trabajo generados por las actuaciones realizadas son propiedad de la Unidad de Auditoría Interna y por tanto ésta será responsable de su archivo, manejo y custodia.

Artículo 28: Sólo tendrán acceso al archivo, los servidores públicos adscritos a la Unidad de Auditoría Interna. El acceso por parte de otros funcionarios o empleados públicos o particulares, debe ser autorizado por el Auditor Interno, o en quien éste delegue tal función.

Artículo 29: El Auditor Interno calificará de conformidad con lo dispuesto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

y demás normativa legal o sublegal que regula la materia, la confidencialidad y reserva de los documentos que están bajo su control y custodia.

Artículo 30: El Auditor Interno certificará los documentos que reposen en los archivos de la Unidad de Auditoría Interna; asimismo, podrán expedir certificaciones sobre datos de carácter estadísticos, no reservados, que consten en expedientes o registros a su cargo, y para los cuales no exista prohibición expresa de divulgación.

Artículo 31: El Auditor Interno podrá delegar la competencia de certificar los documentos que reposen en los archivos de la Unidad de Auditoría Interna en los titulares de las Gerencias adscritas a la Unidad de Auditoría Interna.

TÍTULO V
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 32: Todo lo no previsto en este Reglamento Interno, se regirá por las disposiciones de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Ley Orgánica de la Contraloría General de la República y del Sistema Nacional de Control Fiscal, su Reglamento, y demás instrumentos de carácter legal o sublegal que resulten aplicables.

Artículo 33: El presente Reglamento podrá ser modificado oída la opinión del titular de la Unidad de Auditoría Interna del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, y de ser el caso a solicitud de la Contraloría General de la República, asegurando siempre el mayor grado de independencia del órgano de control fiscal interno dentro de la Institución.

Artículo 34: El presente Reglamento entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese

JORGE LUIS MONTENEGRO CARRILLO

Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 1800 de fecha 03/06/2015.

Publicado en la Gaceta Oficial N° 40.674 de fecha 03/06/2015.

JURISPRUDENCIA

SALA POLÍTICO ADMINISTRATIVA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA

- **La Administración Aduanera ejerce su potestad sobre los medios de transporte destinados a la movilización y traslado de mercancías o personas que sean objeto de tráfico internacional por vía aérea**. *N° 0547 del 23-05-2016 (caso: Transporte Marítimo Maersk Venezuela, S.A. v. Gerencia de la Aduana Principal Marítima de Puerto Cabello de SENIAT)*[1]

Ahora bien, dado que la materia controvertida se circunscribe a determinar la procedencia de la sanción de multa prevista en el artículo 118 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de Aduanas de 2008, por la falta de reembarque de veinte (20) contenedores vacíos, resulta oportuno para esta Alzada traer a colación la normativa contenida en los artículos 7, numeral 3, 13, Parágrafo Único y 16 *eiusdem*; así como los artículos 76, 79, 80 y 81 del Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas de 1991. Las normas señaladas disponen lo siguiente:

[…]

Del conjunto de normas antes transcritas, se desprende que la Administración Aduanera dentro de sus amplias facultades tiene atribuida la competencia, para ejercer su potestad sobre los vehículos o medios de transporte que estén destinados a la movilización y traslado de mercancías o de personas, que sean objeto de tráfico internacional por vía terrestre, marítima, fluvial, lacustre y aérea, para lo cual los propietarios de dichos medios de transporte deben contar con un representante domiciliado en el lugar del país donde vayan a efectuarse esas operaciones, con el deber de constituir "*garantía permanente y suficiente*" a favor del Fisco Nacional, a los efectos de resguardar los intereses patrimoniales de la República por los actos de los porteadores en el ejercicio de sus funciones, quienes serán

[1] Disponible en http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/mayo/187921-00547-23516-2016-2016-0030.HTML

responsables solidarios para cubrir las obligaciones en que pueda incurrir el transportista.

- **Los Juzgados Superiores de lo Contencioso Administrativo Regionales son el órgano jurisdiccional competente para conocer de acciones interpuestas por el personal aeronáutico perteneciente al Cuerpo de Navegación Aérea con ocasión de una relación de empleo público.** *N° 0601 del 13-06-2016 (caso: Alides Rafael Aguirre Jaramillo v. Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz)*[2]

Precisado esto, a los fines de determinar cuál es el órgano jurisdiccional competente para conocer casos como el de autos, se advierte que esta Máxima Instancia atendiendo a un criterio material y en aras de garantizar los derechos constitucionales de acceso a la justicia y al juez natural, estableció que el conocimiento de las acciones por parte de los miembros de la Fuerza Armada Nacional, los funcionarios de los cuerpos de seguridad del Estado, el personal aeronáutico perteneciente al Cuerpo de Navegación Aérea y los funcionarios adscritos al Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre, corresponde a los Juzgados Superiores de lo Contencioso Administrativo Regionales, hoy denominados Juzgados Superiores Estadales de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

- **La Administración Aduanera ejerce su potestad sobre los medios de transporte destinados a la movilización y traslado de mercancías o personas que sean objeto de tráfico internacional por vía aérea**. *N° 0633 del 22-06-2016 (caso: Transporte Marítimo Maersk Venezuela, S.A. v. Gerencia de la Aduana Principal Marítima de La Guaira del SENIAT)*[3]

Ahora bien, dado que la materia controvertida se circunscribe a determinar si resulta procedente la sanción de multa prevista en el artículo 118 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de

[2] Disponible en http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/junio/188282-00601-13616-2016-2015-1185.HTML

[3] Disponible en http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/spa/junio/188461-00633-22616-2016-2016-0060.HTML

Aduanas de 2008, por la falta de reembarque de veintisiete (27) contenedores vacíos, resulta oportuno para esta Alzada traer a colación el contenido de la normativa contemplada en los artículos 7, numeral 3, 13, Parágrafo Único y 16 *eiusdem*; así como los artículos 76, 79, 80 y 81 del Reglamento del citado Decreto. Las normas señaladas prevén lo siguiente:

[…]

Del conjunto de normas antes transcritas, se desprende que la Administración Aduanera dentro de sus amplias facultades tiene atribuida la competencia, para ejercer su potestad sobre los vehículos o medios de transporte que estén destinados a la movilización y traslado de mercancías o de personas, que sean objeto de tráfico internacional por vía terrestre, marítima, fluvial, lacustre y aérea, para lo cual los propietarios de dichos medios de transporte deben contar con un representante domiciliado en el lugar del país donde vayan a realizarse dichas operaciones, con el deber de constituir "*garantía permanente y suficiente*" a favor del Fisco Nacional, a los efectos de resguardar los intereses patrimoniales de la República por los actos de los porteadores en el ejercicio de sus funciones, quienes serán responsables solidarios para cubrir las obligaciones en que pueda incurrir el transportista.

CORTES DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

- **El Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía goza de los privilegios y prerrogativas procesales de la República.** *N° 0328 del 14-04-2016 (caso: Carmen Rosa González Orea v. Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía* – Corte Primera*)*[4]

En este sentido, los Institutos Autónomos conforme a los artículos 95 y 97 a la Ley Orgánica de la Administración Pública publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 37.305 de fecha 17 de octubre de 2001, vigente para el momento de la ocurrencia de los hechos, gozan de las mismas prerrogativas de la República, los estados, los distritos metropolitanos o los municipios.

Sobre la base de las consideraciones anteriores, se observa que en el caso sub iudice, la parte recurrida es el Instituto Autónomo Aeropuerto Internacional de Maiquetía, por tal razón, goza de los privilegios y prerrogativas procesales de que goza la República, razón por la que esta Corte considera PROCEDENTE entrar a conocer en consulta obligatoria de Ley, prerrogativa procesal esta prevista en el artículo 72 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Reforma Parcial del Decreto con Fuerza de Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, publicado en la Gaceta Oficial Extraordinaria Nº 5.892 de fecha 31 de julio de 2008, actualmente artículo 86 eiusdem. Así se declara.

- **El jefe de seguridad de un aeropuerto no cumple labores de seguridad de Estado.** *N° 0339 del 14-04-2016 (caso: Antonio José Contreras Acosta v. Gobernación del Estado Apure* – Corte Primera*)*[5]

[4] Disponible en http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2016/ABRIL/1477-14-AP42-R-2007-000668-2016-0328.HTML

[5] Disponible en http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2016/ABRIL/1477-14-AP42-Y-2016-000042-2016-0339.HTML

En relación a lo establecido en el artículo 7 de la Ley Orgánica del Trabajo aplicable rationae temporis se refiere:

[…]

De la norma in comento, se desprende que la LOT excluye de su ámbito de aplicación a los miembros de cuerpos armados, tales como los integrantes de las fuerzas de los servicios policiales y los demás que están vinculadas la defensa y la seguridad de la nación y al mantenimiento del orden público.

Ahora bien, en el presente caso la parte actora desempeñaba el cargo de Jefe de Seguridad en el Aeropuerto Las Flecheras, el cual fue considerado por el Tribunal de Primera Instancia de Juicio del Trabajo de la Circunscripción Judicial del estado Apure, como uno de aquellos integrantes de los referidos en el artículo 7 eiusdem, criterio este del que disiente esta Corte, por cuanto las actividades de seguridad del estado, entre otras, son aquéllas desempeñadas, verbigracia, por la Dirección de Servicios de Inteligencia y Prevención (DISIP), hoy Servicio Bolivariano de Inteligencia Nacional (SEBIN) adscrita al Ministerio del Interior y Justicia, así como a la Dirección de Inteligencia Militar adscrita al Ministerio de la Defensa (DIM), conforme a lo establecido en el referido artículo, por lo que entiende esta Alzada que las actividades llevadas a cabo por los cuerpos de seguridad, son esencialmente de preservación y mantenimiento del orden público, motivo por el cual el cargo de la parte actora no puede ser subsumido dentro de las aludidas actividades de seguridad, como erróneamente sugiriera el Tribunal Primero de Primera Instancia de Juicio del Trabajo de la Circunscripción Judicial del estado Apure, al momento de dictar su sentencia.

- **El técnico aeronáutico no cumple labores de seguridad de Estado ni se considera personal de confianza.** *N° 0363 del 26-05-2016 (caso: Carlos Alberto Sandoval Hernández v. Instituto Autónomo de Policía del Estado Bolivariano de Miranda* – Corte Primera*)*[6]

[6] Disponible en http://jca.tsj.gob.ve/DECISIONES/2016/MAYO/1477-23-AP42-R-2013-001566-2016-0363.HTML

Hechas las consideraciones anteriores, esta Alzada estima necesario determinar si el ciudadano Carlos Alberto Sandoval Hernández, quien ocupaba el cargo de Técnico Aeronáutico adscrito a la Dirección General (División Aérea) del Instituto Autónomo de Policía del estado Bolivariano de Miranda, cumplía labores de Seguridad de Estado, en cuyo supuesto, dicho cargo se encontraría calificado de libre nombramiento y remoción; a tal efecto se observa que:

[…]

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, esta Corte es de la opinión que, el fundamento jurídico esgrimido por el Instituto Autónomo de Policía del estado Bolivariano de Miranda para remover al ciudadano Carlos Alberto Sandoval Hernández, no fue el adecuado, pues dicho Instituto no cumple funciones de Seguridad de Estado, tal y como fue establecido por la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, sino que las actividades desplegadas por los organismos de policía estadales y municipales, atañen a la preservación y mantenimiento del orden público, no pudiendo ser subsumidas dentro de las aludidas actividades de Seguridad del Estado, las cuales si se corresponden con las del Servicio Bolivariano de Inteligencia Nacional (SEBIN), adscrito a la Vicepresidencia de la República, así como a la Dirección General de Inteligencia Militar (DIM), adscrita al Ministerio del Poder Popular para la Defensa, no siendo posible la identificación o equiparación de dichas funciones [las del querellante] a las labores de Seguridad del Estado a las cuales alude el artículo 21 de la Ley del Estatuto de la Función Pública, razón por la cual esta Alzada considera que el Instituto querellado erró al encuadrar dicho cargo dentro del artículo supra mencionado como Cuerpo de Seguridad de Estado. Así se decide.

Por otro lado, respecto al alegato del querellado referente a que el accionante es personal de confianza en virtud de que la prestación de su servicio se desarrolla dentro del espacio aéreo (Técnico Aeronáutico), de conformidad con el criterio establecido por la Sala Político Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia en sentencia de fecha 21 de marzo de 2006 dictada en el expediente Nº 2000-0281, considera esta Corte, tal como lo indicó el A quo, que tal criterio no puede ser aplicado al caso de autos, por cuanto el querellante no ocupó un cargo de control de la navegación aérea de los establecidos

en el Decreto Nº 572 publicado en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela Nº 35.663 de fecha 02 de marzo de 1995. Por lo anteriormente expuesto, estima este Órgano Jurisdiccional que el cargo de Técnico Aeronáutico adscrito a la Dirección General (División Aérea) del Instituto Autónomo de Policía del estado Bolivariano de Miranda ocupado por el ciudadano Carlos Alberto Sandoval Hernández, no puede ser considerado como de Seguridad de Estado. Así se decide.

TRIBUNAL DE PRIMERA INSTANCIA MARÍTIMO CON COMPETENCIA NACIONAL

- **El contrato de transporte aéreo de pasajeros, aun cuando sea electrónico, no presume la ausencia de billete de pasaje**. *S/N del 12-04-2016 (caso: Julio Alberto Álvarez Ramos v. Alitalia Compañía Aérea Italiana S.A.)*[7]

Con respecto a la instrumental anexa al libelo de la demanda marcada "D1" y "D2", se aprecia una impresión del ticket electrónico del contrato de transporte pactado con un sello húmedo del tercero sociedad mercantil Preference Tour & Travel C.A. que, por no haber sido desconocido por la defensora judicial en su contestación de la demanda adquiere fuerza probatoria dentro del presente proceso judicial, debido a que el valor probatorio de los mensajes de datos y firmas electrónicas, reproducidos en formato impreso, deben considerarse semejantes, en cuanto a su eficacia y valor probatorio, a las copias o reproducciones fotostáticas, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 del Decreto con Fuerza de Ley Sobre Mensajes de Datos y Firmas Electrónicas, razón por la cual debe dársele pleno valor probatorio al amparo de lo establecido en el artículo 429 del Código de Procedimiento Civil, con base en que los mismos no fueron impugnados en su oportunidad legal, por tal motivo, el mismo demuestra que la parte actora contrató su traslado por vía aérea con la parte demandada en los términos allí expuestos, y así se decide.

[…]

En efecto, el contrato de transporte aéreo de pasajeros, aún cuando sea electrónico, no presume la ausencia de billete de pasaje, lo que pasa es que el mismo se encuentra en hechura electrónica y no en papel; el ticket electrónico no supone un producto separado terminantemente de papeles. Quien recibe un billete electrónico puede solicitar un recibo del mismo en papel; ello sin perjuicio del carácter electrónico del billete, que es el que demuestra la

[7] Disponible en http://caracas.tsj.gob.ve/DECISIONES/2016/ABRIL/2176-12-2015-000541-.HTML

contratación; sin embargo, este recibo no es el contrato de transporte sino un documento privado que, desarrollado con las formalidades de ley en un proceso judicial, puede demostrar el pago de la contratación, pero que, en todo caso, no es la prueba instrumental del contrato en sí mismo. De igual manera, la prueba del contrato no implica la demostración del embarque, debido a que su probanza se determina con el boleto de embarque o "boarding pass".