

Boletín de Derecho Aeronáutico



Año 5

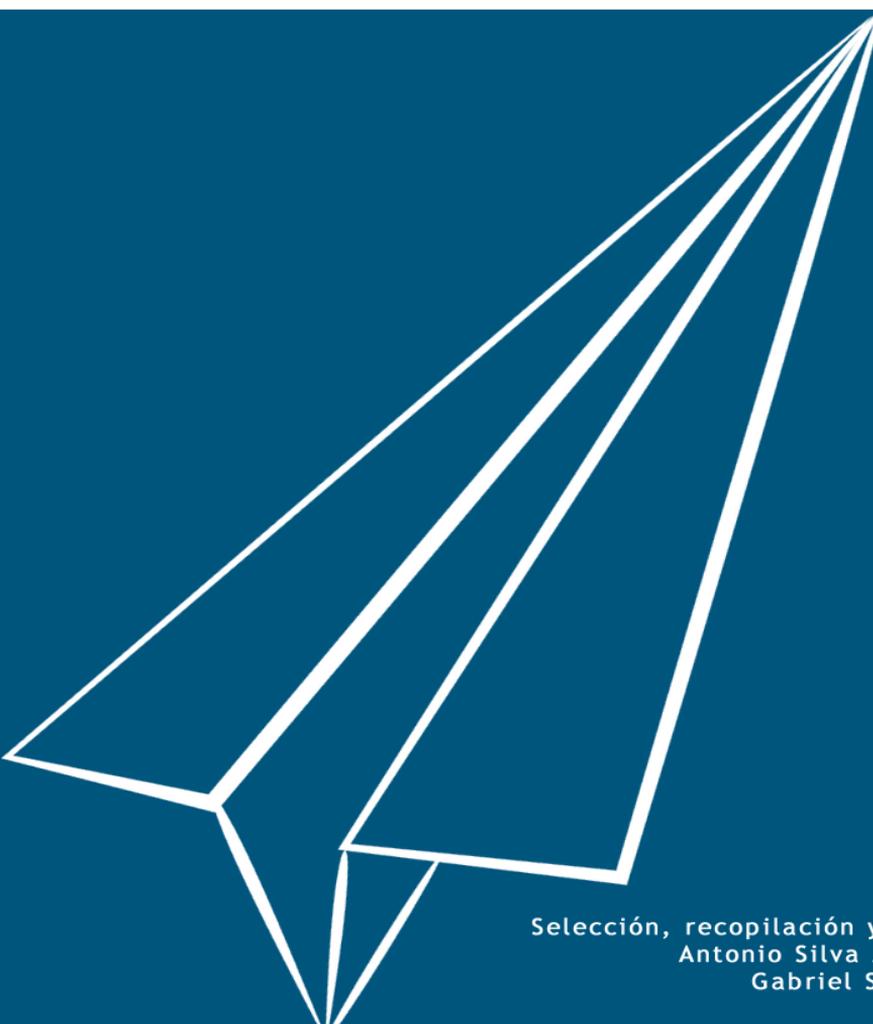
N° 17



Enero-Marzo 2020



Normativa y jurisprudencia venezolana



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

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO



Caracas, 2020

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO
Año 5 N° 17
(enero-marzo 2020)

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

2020, 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 Ermíny, 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. La Subdirección recae en Samantha Sánchez Miralles.

Antonio Silva Aranguren

Director Ejecutivo del Centro para la Integración y el Derecho Público. Coordinador y profesor 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 y profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila. Profesor en la Universidad Central de Venezuela y Universidad Monteávila. Abogado y Especialista en Derecho Administrativo por la Universidad Central de Venezuela.

ÍNDICE

NOTA DE LOS AUTORES	9
----------------------------------	----------

NORMATIVA

Presidencia de la República

Decreto N° 4.125, mediante el cual se autoriza la creación de una Empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “Empresa Aeronáutica Nacional, S.A., (EANSA)”, la cual estará adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte a través del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A., CONVIASA.....	11
---	-----------

Ministerio del Poder Popular para el Transporte

Resolución mediante la cual se dicta la normativa técnica aplicable para la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil.....	17
--	-----------

Ministerio del Poder Popular para la Educación Universitaria

Resolución mediante la cual se autoriza la gestión del Programa Nacional de Formación en Aeronáutica Civil al Instituto Universitario de Aeronáutica Civil Mayor (AV) Miguel Rodríguez.....	44
---	-----------

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Providencia mediante la cual se dicta la normativa técnica aplicable para la planificación, ejecución, seguimiento, control y cierre de actividades de fiscalización, certificación, autorizaciones y aprobaciones, desarrolladas por la Autoridad Aeronáutica y demás funcionarios.....	48
--	-----------

Providencia mediante la cual se suspende temporalmente la normativa que restringe la modalidad de clases vía online o a distancia, por parte de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), para la formación o capacitación de pilotos, tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina, despachadores de vuelo, personal vinculado a

la operación de RPA, controladores de tránsito aéreo y demás especialidades técnicas aeronáuticas, regida bajo lo previsto en las RAV 141, 142 Y 147.....[77](#)

Providencia mediante la cual se suspende temporalmente la aplicación de los requerimientos para la renovación de licencia y certificado médico aeronáutico vigente que dispone la normativa técnica aplicable, para extender la su validez por el lapso de 30 días en virtud de Estado de Alarma, prorrogable según lo determine el Ejecutivo Nacional.....[80](#)

JURISPRUDENCIA

Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia

Es constitucional el Decreto N° 4.160 que declara el estado de alarma en todo el territorio nacional por la COVID-19, y que contiene medidas de interés para el transporte aéreo. N° 57 del 24-03-2020 (caso: Nicolás Maduro Moros).....[84](#)

Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia

La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico. N° AVOC.000014 del 24-01-2020 (caso: Abraham Ramón Palacios Seijas v. Esteban Fraga de León).....[86](#)

Juzgados Nacionales Contencioso Administrativo

El juzgado precisa los requisitos que deben cumplirse para obtener la pensión de jubilación con ocasión del cargo de controlador de tránsito aéreo. Juzgado Nacional Segundo Contencioso Administrativo de la Circunscripción Judicial de la Región Capital – N° 2020-039 del 27-02-2020 (caso: José Gregorio Ochoa Martínez v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil).....[87](#)

NOTA DE LOS AUTORES

Se hace constar que un número relevante de fallos de los juzgados de primera instancia y superiores con competencia aeronáutica, así como de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, no se encuentran disponibles en el sitio web del Poder Judicial (www.tsj.gob.ve) por lo que se desconoce si los mismos contienen criterios de valor que habrían de reseñarse en la sección Jurisprudencia de este Boletín.

NORMATIVA



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

- ❖ **Decreto N° 4.125, mediante el cual se autoriza la creación de una Empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “Empresa Aeronáutica Nacional, S.A., (EANSA)”, la cual estará adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte a través del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A., CONVIASA. *Gaceta Oficial N° 41.819 del 11-02-2020***

Decreto N° 4.125 11 de febrero de 2020

NICOLÁS MADURO MOROS

Presidente de la República Bolivariana de Venezuela

Con el supremo compromiso y voluntad de lograr la mayor eficacia política y calidad revolucionaria en la construcción del socialismo, la refundación de la Patria venezolana, basado en principios humanistas, sustentado en condiciones morales y éticas que persiguen el progreso del país 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, y en ejercicio de las atribuciones que me confieren los numerales 2, 11 y 20 del artículo 236 ejusdem, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 15, 16, 46, 104, 105 y 106 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública; en Consejo de Ministros,

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de Transporte, el desarrollo y fortalecimiento de la industria aeronáutica a través de la producción nacional; así como promover incentivos en el campo aeronáutico y espacial tendentes a la fabricación de aeronaves con mano de obra venezolana y alto valor agregado nacional,

CONSIDERANDO

Que el Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos S.A. (CONVIASA), ente adscrito al Ministerio del Poder Popular

para el Transporte debe establecer mecanismos para constituir unidades de negocio que le permitan desarrollar actividades relacionadas con la fabricación, ensamblaje, mantenimiento y reparación de aeronaves y equipos aeronáuticos fluviales o terrestres, de investigación y desarrollo aeronáutico, que sean reflejo de las acciones e importantes inversiones que el Estado ha desarrollado en los sectores aeronáuticos y espaciales, para la seguridad y tranquilidad de sus ciudadanos y ciudadanas,

CONSIDERANDO

Que es prioritaria la creación de una empresa del Estado que se constituya en la primera Unidad de Negocio con carácter empresarial, que impulsará la industria aeronáutica nacional, el diseño, fabricación de piezas y partes, mitigando la dependencia tecnológica y fortaleciendo el desarrollo. Asimismo, incentivará la innovación tecnológica, permitiendo el aprovechamiento del talento humano que se forman en nuestras Universidades y la diversidad de materia prima y el potencial existente en el país.

DECRETO

Artículo 1º. Se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará **“EMPRESA AERONÁUTICA NACIONAL, S.A. (EANSA)”**, la cual estará adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte a través del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. CONVIASA, y tendrá su domicilio en la ciudad de Caracas, pudiendo establecer oficinas, agencias o domicilios especiales en cualquier otro lugar de la República Bolivariana de Venezuela, previa autorización de su órgano de adscripción y de acuerdo con la Asamblea de Accionistas.

Artículo 2º. La **“EMPRESA AERONÁUTICA NACIONAL, S.A. (EANSA)”**, tendrá por objeto el diseño, ensamblaje, integración y pruebas de aeronaves, satélites y vehículos lanzadores de satélites, así como el desarrollo de cualquier tipo de actividad relacionada con la fabricación, mantenimiento, reparación, certificación de aeronaves, partes, componentes, equipos aeronáuticos, investigación y desarrollo aeronáutico y espacial.

Artículo 3°. El capital social inicial de la sociedad **anónima “EMPRESA AERONÁUTICA NACIONAL, S.A. (EANSA)”**, estará constituido y distribuido de la siguiente manera: ochenta por ciento (80%) del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A., CONVIASA; y veinte por ciento (20%) del Ministerio del Poder Popular para la Defensa; pudiendo los accionistas vender, ceder y traspasar las acciones de su propiedad hasta por un máximo del veintinueve por ciento (29%) sobre la totalidad del capital social, para permitir la participación de la inversión privada comprometida con el desarrollo de la industria aeronáutica nacional autosustentable.

Artículo 4°. La dirección y administración de la sociedad anónima **“EMPRESA AERONÁUTICA NACIONAL, S.A. (EANSA)”**, estará a cargo de una Junta Directiva, integrada por un (1) Presidente o Presidenta, quien será designado por el Ministro el Poder Popular para el Transporte; y seis (6) Directores Principales que serán:

1. El Presidente del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. CONVIASA o un representante por él designado.
2. El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC) o un representante por él designado.
3. El Ministro del Poder Popular de Industrias y Producción Nacional, o un representante por él designado.
4. El Viceministro de Educación para la Defensa, o un representante por él designado.
5. Un Representante de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (FANB).
6. Un Representante de la sociedad anónima Bolivariana de Aeropuertos (BAER).

Los representantes antes mencionados tendrán sus respectivos suplentes, los cuales serán propuestos por la máxima autoridad del órgano o ente a que pertenezca el correspondiente Director Principal, los cuales serán presentados por el Presidente del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. CONVIASA, para la aprobación por parte del Ministro del Poder Popular para el Transporte.

En el Acta Constitutiva Estatutaria de la sociedad anónima **“EMPRESA AERONÁUTICA NACIONAL, S.A. (EANSA)”**, se determinarán las funciones de la Asamblea General de Accionistas, de la Junta Directiva y del

Presidente; así como, de las normas sobre su organización y funcionamiento.

Artículo 5°. La duración de esta sociedad mercantil, será la que se establezca en su Acta Constitutiva, sin embargo podrá ser disuelta en cualquier momento a juicio del Ejecutivo Nacional, mediante Decreto que se publicará en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, en la cual se regulará lo relativo a su supresión y liquidación, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 6°. En los Estatutos Sociales de la sociedad anónima “**EMPRESA AERONÁUTICA NACIONAL, S.A. (EANSA)**”, se incluirá lo correspondiente a su estructura, composición de los órganos de administración y dirección, duración, domicilio y ejercicio económico, conforme al ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 7°. El Presidente del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A., CONVIASA, realizará los trámites necesarios para elaborar y protocolizar el Acta Constitutiva y los Estatutos de esta sociedad mercantil, ante el Registro Mercantil correspondiente, previa revisión del respectivo proyecto por parte de la Procuraduría General de la República, y velará porque se haga efectiva su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, en cumplimiento a lo previsto en el artículo 105 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública.

Artículo 8°. Para el cumplimiento de su objeto, la sociedad anónima “**EMPRESA AERONÁUTICA NACIONAL, S.A. (EANSA)**”, deberá seguir los lineamientos y políticas que dicte el Ejecutivo Nacional, a través de la Comisión Central de Planificación y de su órgano de adscripción; así como, los lineamientos y políticas de los ministerios con competencias en la materia.

Artículo 9°. El Ministro del Poder Popular para el Transporte, queda encargado de la ejecución de este Decreto.

Artículo 10. El presente Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

Dado en Caracas, a los once días del mes de febrero de dos mil veinte. Años 209° de la Independencia, 160° de la Federación y 21° de la Revolución Bolivariana.

Ejecútese,

(L.S.)

NICOLÁS MADURO MOROS

Refrendado

La Vicepresidenta Ejecutiva de la República y Primera Vicepresidenta del Consejo de Ministros (L.S) DELCY ELOÍNA RODRÍGUEZ GÓMEZ El Ministro del Poder Popular del Despacho de la Presidencia y Seguimiento de la Gestión de Gobierno (L.S) JORGE ELIESER MÁRQUEZ MONSALVE El Ministro del Poder Popular para Relaciones Exteriores (L.S) JORGE ALBERTO ARREAZA MONTSERRAT El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz y Vicepresidente Sectorial de Obras Públicas y Servicios (L.S) NÉSTOR LUIS REVEROL TORRES El Ministro del Poder Popular para la Defensa y Vicepresidente Sectorial de Soberanía Política, Seguridad y Paz (L.S) VLADIMIR PADRINO LÓPEZ El Ministro del Poder Popular para la Comunicación e Información y Vicepresidente Sectorial de Comunicación y Cultura (L.S) JORGE JESÚS RODRÍGUEZ GÓMEZ El Ministro del Poder Popular de Economía y Finanzas (L.S) SIMÓN ALEJANDRO ZERPA DELGADO El Ministro del Poder Popular de Industrias y Producción Nacional y Vicepresidente Sectorial de Economía (L.S) TARECK EL AISSAMI La Ministra del Poder Popular de Comercio Nacional (L.S) ENEIDA RAMONA LAYA LUGO El Ministro del Poder Popular para el Turismo y Comercio Exterior (L.S) FÉLIX RAMÓN PLASENCIA GONZÁLEZ El Ministro del Poder Popular para la Agricultura Productiva y Tierras (L.S) WILMAR ALFREDO CASTRO SOTELDO La Ministra del Poder Popular de Agricultura Urbana (L.S) GABRIELA MAYERLING PEÑA MARTÍNEZ El Ministro del Poder Popular de Pesca y Acuicultura (L.S) DANTE RAFAEL RIVAS QUIJADA El Ministro del Poder Popular para la Alimentación (L.S) CARLOS AUGUSTO LEAL TELLERÍA El Ministro del Poder Popular de Petróleo (L.S) MANUEL SALVADOR QUEVEDO FERNÁNDEZ El Ministro del Poder Popular de Desarrollo Minero Ecológico (L.S) GILBERTO AMÍLCAR PINTO BLANCO El Ministro del Poder Popular de Planificación y Vicepresidente Sectorial de Planificación (L.S) RICARDO JOSÉ MENÉNDEZ PRIETO El Ministro del Poder Popular para la Salud (L.S) CARLOS HUMBERTO ALVARADO GONZÁLEZ La Ministra del Poder Popular para los Pueblos Indígenas (L.S) ALOHA JOSELYN NÚÑEZ GUTIÉRREZ La Ministra del Poder Popular para la Mujer y la Igualdad de Género (L.S) ASIA YAJAIRA VILLEGAS POLJAK La Ministra del Poder Popular de Atención de las Aguas (L.S) EVELYN BEATRIZ VÁSQUEZ FIGUERA El Ministro del Poder Popular para la Juventud y el Deporte (L.S) PEDRO JOSÉ INFANTE APARICIO La Ministra del Poder Popular para el Servicio

Penitenciario (L.S) MARÍA IRIS VARELA RANGEL El Ministro del Poder Popular para el Proceso Social de Trabajo (L.S) GERMAN EDUARDO PIÑATE RODRÍGUEZ El Ministro del Poder Popular para la Cultura (L.S) ERNESTO EMILIO VILLEGAS POLJAK El Ministro del Poder Popular para la Educación y Vicepresidente Sectorial del Socialismo Social y Territorial (L.S) ARISTÓBULO IZTÚRIZ ALMEIDA La Ministra del Poder Popular para la Ciencia y Tecnología (L.S) GABRIELA SERVILIA JIMÉNEZ RAMÍREZ El Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria (L.S) CÉSAR GABRIEL TRÓMPIZ CECCONI El Ministro del Poder Popular para el Ecosocialismo (L.S) OSWALDO RAFAEL BARBERA GUTIÉRREZ El Ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda (L.S) ILDEMARO MOISÉS VILLARROEL ARISMENDI La Ministra del Poder Popular para las Comunas y los Movimientos Sociales (L.S) BLANCA ROSA EEKHOUT GÓMEZ El Ministro del Poder Popular para el Transporte (L.S) HIPÓLITO ANTONIO ABREU PÁEZ El Ministro del Poder Popular de Obras Públicas (L.S) RAÚL ALFONZO PAREDES El Ministro del Poder Popular para la Energía Eléctrica (L.S) FREDDY CLARET BRITO MAESTRE El Ministro de Estado para la Nueva Frontera de Paz (L.S) GERARDO JOSÉ IZQUIERDO TORRES

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE

- ❖ **Resolución N° 012, mediante la cual se dicta la normativa técnica aplicable para la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil.** *Gaceta Oficial N° 41.828 del 27-02-2020*

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
DESPACHO DEL MINISTRO
RESOLUCIÓN N° 012
CARACAS, 17 DE FEBRERO DE 2020
AÑOS 209°, 160° y 21°

En ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 65 y 78, numerales 1, 19 y 27 del Decreto N° 1.429 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, de conformidad con lo previsto en el Decreto N° 2.650 de fecha 4 de enero de 2017, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.067 de la misma fecha, en su artículo 1 numeral 1 y artículo 2 numeral 1; y los artículos 14, 96, 97 y 98 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, este Despacho Ministerial,

POR CUANTO

El Ejecutivo Nacional, por órgano del Ministerio del Poder Popular para el Transporte, le corresponde dictar, formular, supervisar y evaluar las políticas relacionadas con la actividad aeronáutica desarrollada en todo el territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

POR CUANTO

Corresponde al Ministerio del Poder Popular para el Transporte lo relativo al sistema integrado y multimodal de transporte, la infraestructura, equipamiento, funcionabilidad del sistema de

movimiento, instalaciones y servicios a fines del transporte nacional terrestre, acuático y aéreo, sus servicios conexos; así como el servicio de transporte en general,

POR CUANTO

El Estado venezolano es signatario del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual insta a establecer la normativa técnica para la investigación de accidentes e incidentes aéreos.

POR CUANTO

Es necesaria la implementación de los procesos de investigación de accidentes e incidentes aéreos en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), acordes a la realidad y características propias del Estado venezolano, con la finalidad de establecer las medidas de coordinación, gestión y políticas que deben regir al sector aeronáutico nacional en materia de investigación de accidentes e incidentes, y así lograr una normativa ordenada y eficiente en cumplimiento de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), bajo el principio de la uniformidad previsto en el artículo 5 de la Ley de Aeronáutica Civil.

RESUELVE

DECRETAR LA NORMATIVA TÉCNICA APLICABLE PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES, INCIDENTES GRAVES E INCIDENTES DE AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO I – GENERALIDADES

Objeto y alcance

Artículo 1. Esta Resolución tiene por objeto regular la normativa técnica aplicable para la investigación de los accidentes, incidentes graves e incidente de aviación civil, donde quiera que ocurran, siempre y cuando produzcan efectos en la República Bolivariana de Venezuela. La aplicación de estas disposiciones con respecto a accidentes o incidentes graves que ocurran con aeronaves de matrícula venezolana, en el territorio de un Estado no contratante al Convenio de Chicago, en una zona de soberanía indeterminada o en alta mar,

se tratará conforme con lo dispuesto en el artículo 10 de esta Resolución.

Definiciones

Artículo 2. A los fines de la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes de aviación civil objeto de esta Resolución, se definen los siguientes términos:

Accidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en el cual una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 1. Hallarse en la aeronave, o;
 2. Por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 3. Por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación o;
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 1. Afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 2. Exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor, (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo

o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo y el revestimiento de la aeronave).

c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3.- El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará será a los que se les expida un certificado de diseño tipo.

Nota 4.- En el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG) incluirá la orientación para determinar los daños de una aeronave.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y sea apta para transportar personas o cosas.

Asesor: Persona nombrada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de ayudar a su representante acreditado en las tareas de investigación.

Autoridad de Investigación de Accidentes: Comisión, Jefatura, Junta u otro órgano designado por el órgano competente de un Estado, como encargada para dirigir la investigación de los Accidentes, Incidentes Graves e Incidentes de Aviación Civil, en el contexto de esta Resolución.

Causas: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que determinen el accidente o incidente. La identificación de las causas no implica la asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

Estado de diseño: El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

Estado de fabricación: El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

Estado de matrícula: Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Estado del explotador: Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Estado del suceso: Estado en cuyo territorio se produce el accidente o incidente.

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

Factores contribuyentes: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriese, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente. La identificación de los factores contribuyentes no implica asignación de culpa ni determinación de responsabilidad administrativa, civil o penal.

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

Nota.- En el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG) se incluirá la orientación para determinar los tipos de incidentes de especial interés en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

Incidente grave: Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota 1. La diferencia entre accidente e incidente grave estriba solamente en el resultado.

Nota 2. En el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG) se incluirá la orientación para determinar los tipos de incidentes de especial interés en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional.

Informe preliminar: Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación.

Investigación: Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas

y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

Investigador encargado: Persona responsable, en razón de sus calificaciones, de la organización, realización y control de una investigación.

Nota.- Nada en la definición anterior trata de impedir que las funciones de un investigador encargado se asignen a una comisión o a otro órgano.

Lesión grave: Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que produzca:

- a) La hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión.
- b) La fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies).
- c) Las laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones.
- d) Los daños a cualquier órgano interno.
- e) Las quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo.
- f) Que sean imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Masa máxima: Masa máxima certificada de despegue.

Manual de Procedimientos AIG: Manual que contiene procedimientos, instrucciones y orientaciones sobre la investigación de accidentes e incidentes graves.

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

Recomendación sobre seguridad operacional: Propuesta de una autoridad encargada de la investigación de accidentes, basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente. Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional dimanantes de las investigaciones de accidentes o incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional pueden provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

Recomendación en materia de seguridad operacional de interés mundial (SRGC): Una recomendación de seguridad operacional

relativa a una deficiencia sistémica con una probabilidad de recurrencia con consecuencias importantes a escala mundial y que requiere medidas oportunas para mejorar la seguridad operacional.

Registrador de vuelo: Cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes o incidentes.

Registrador de vuelo de desprendimiento automático (ADFR): Registrador combinado de vuelo instalado en la aeronave que puede desprenderse automáticamente de la misma.

Representante acreditado: Persona designada por un Estado, en razón de sus calificaciones, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado. El representante acreditado provendrá normalmente de la autoridad del Estado encargada de la investigación de accidentes.

Objetivo de la investigación

Artículo 3. El objetivo de la investigación de accidentes, incidentes graves e incidentes es la prevención de futuros accidentes e incidentes; quedando excluida de su propósito la determinación de culpa o de las responsabilidades que se deriven de los mismos.

Independencia de las investigaciones

Artículo 4. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil actuará de manera independiente de la Autoridad Aeronáutica y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.

Protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave

Artículo 5. En el caso que la República Bolivariana de Venezuela sea el Estado del suceso, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, en coordinación con otros organismos y entes del Estado, tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz de la aeronave y su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación.

La protección de las pruebas incluirá todas las acciones conducentes a la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de los elementos de convicción que puedan ser trasladados, o que puedan borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se perpetre robos o se causen deterioros.

Cuando la protección de las pruebas se trate de aquéllas que estén contenidas en los registradores de vuelo, se exige que la recuperación

y la manipulación del registrador y de la banda se asignen solamente a personal capacitado.

Responsabilidad en la protección de las pruebas, custodia y traslado de la aeronave

Artículo 6. En el caso que la República Bolivariana de Venezuela sea el Estado del suceso y otro Estado solicita que la aeronave, su contenido y cualquier otro medio de prueba permanezcan intactos hasta que los examine un representante acreditado del Estado solicitante, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, en coordinación con otros organismos y Entes del Estado, tomará todas las medidas que sean necesarias para atender tal solicitud siempre que ello sea razonablemente factible y combatible con la debida realización de la investigación; pero la aeronave podrá desplazarse lo preciso para sacar personas, animales, correo y objetos de valor, a fin de evitar su destrucción por el fuego o por otras causas, o para eliminar todo peligro u obstáculo para la navegación aérea, para otros medios de transporte o para el público, y siempre que no se retrase innecesariamente el retorno de la aeronave al servicio, cuando sea factible.

Cesión de la Custodia

Artículo 7. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, cederá la custodia de la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas por el Estado de matrícula o por el Estado del explotador, según sea el caso. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil posee dos modalidades para la cesión de custodia:

- a. Cesión de Custodia Total de Aeronave:** utilizado cuando la aeronave, su contenido o cualquier parte del mismo ya no es necesario para la investigación.
- b. Cesión Temporal:** utilizado para realizar el traslado de la aeronave o restos de la misma, a fin de asegurar el resguardo temporal mientras se emite la cesión de custodia total de la aeronave, asegurándose que se cumplan los requisitos legales que correspondan. En dicho documento, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, enumerará las partes o productos aeronáuticos que mantendrá en resguardo durante la investigación.

Sin menoscabo de los artículos 4 y 5 la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil en coordinación con otros organismos y entes del Estado, facilitará el acceso a la aeronave, su contenido, o a cualquier parte de los mismos, pero cuando la aeronave, su contenido, o cualquier parte de los mismos se encuentren en una zona respecto a la cual no considere conveniente conceder tal acceso, se hará el traslado a un punto donde pueda permitirlo.

CAPÍTULO II – NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

Responsabilidad como Estado del suceso

Artículo 8. En el caso que la República Bolivariana de Venezuela sea el Estado del suceso e intervengan aeronaves de otro Estado contratante al Convenio de Aviación Civil Internacional, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil enviará una notificación de un accidente, un incidente grave o un incidente que se investigará en el marco de esta Resolución, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y expedito a:

- a) El Estado de matrícula;
- b) El Estado del explotador;
- c) El Estado de diseño;
- d) El Estado de fabricación;
- e) La Organización de Aviación Civil Internacional, en el caso de que la aeronave correspondiente posea una masa máxima de más de 2.250 kg o se trate de un avión turboreactor.

La notificación se hará en un lenguaje claro y contendrá el máximo posible de la siguiente información, pero no se demorará su envío por falta de información completa:

- a) En el caso de accidentes se utilizará la abreviatura de identificación ACCID; en el caso de incidentes graves se utilizará la abreviatura SINCD; y en el caso de incidentes se utilizará la abreviatura INCID;
- b) Fabricante, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula, y número de serie de la aeronave;
- c) Nombre del propietario de la aeronave, del explotador y del arrendador, si lo hubiere;
- d) Habilitación del piloto al mando de la aeronave y nacionalidad de la tripulación y los pasajeros;
- e) Fecha y hora (local o UTC) en que ocurrió el accidente o incidente;

- f) Último punto de salida y punto de aterrizaje previsto de la aeronave;
- g) Posición de la aeronave respecto a algún punto geográfico de fácil identificación, y latitud y longitud;
- h) Número de tripulantes y pasajeros: abordo, muertos y gravemente heridos; otros, muertos y gravemente heridos;
- i) Lo que se sepa sobre la descripción del accidente o incidente, y los daños que presente la aeronave;
- j) Indicación del alcance que daría a la investigación realizada o que se propone delegar el Estado del suceso;
- k) Características físicas del lugar del accidente o incidente, así como indicación de las dificultades de acceso o requisitos especiales para llegar al lugar;
- l) Identificación de la autoridad remitente y medios para comunicarse en cualquier momento con el investigador encargado;
- m) Presencia de mercancías peligrosas a bordo de la aeronave y descripción de las mismas.

El formato, contenido, idioma y cualquier información adicional en las notificaciones se harán de acuerdo a las disposiciones indicadas en el Anexo 13 al Convenio de Chicago y serán establecidas en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG).

Responsabilidad como Estado de matrícula y/o Estado del explotador

Artículo 9. La República Bolivariana de Venezuela como Estado de matrícula o el Estado del explotador, según corresponda, a través de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil:

- a) Enviará una notificación de incidente grave al Estado de diseño, al Estado de fabricación y al Estado del suceso, cuando el Estado del suceso no esté enterado de un incidente grave.
- b) Acusará recibo de la notificación de un accidente o incidente grave, como Estado del suceso.
- c) Al recibir una notificación de un accidente o incidente de Aviación:
 - (i) Suministrará al Estado del suceso, tan pronto como les sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación.
 - (ii) Informará igualmente al Estado del suceso si tiene el propósito de nombrar a un representante acreditado y, si lo nombra, su

nombre, datos para establecer contacto, si el representante acreditado viajará al Estado del suceso y la fecha prevista de su llegada. También debe señalarse a su atención la utilidad de presencia y participación en la investigación.

- (iii) Suministrará al Estado del suceso, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo de la aeronave.

CAPÍTULO III – INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

Responsabilidad en la realización de la investigación

Artículo 10. En el caso que la República Bolivariana de Venezuela sea el Estado del suceso, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil establecerá una investigación administrativa para determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil podrá delegar, total o parcialmente, la realización de tal investigación en otro Estado u organización regional de investigación de accidentes, por acuerdo y consentimiento mutuo. En todo caso, el Estado del suceso empleará todos los medios a su alcance para facilitar la investigación.

En el caso que la República Bolivariana de Venezuela no realice una investigación y no delegue la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tienen derecho a solicitar por escrito a la República Bolivariana de Venezuela que delegue la realización de dicha investigación. Si la República Bolivariana de Venezuela da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud deberá establecer y realizar la investigación con la información disponible.

Lo dispuesto anteriormente no exime al Estado Venezolano de sus obligaciones en el marco de esta Resolución.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no da necesariamente al Estado que hace la solicitud, el derecho de acceso al lugar del accidente, a los restos de la aeronave ni a ninguna otra prueba o información que se

encuentre dentro del territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

Cuando no pueda establecerse claramente que el lugar del accidente o del incidente grave se encuentra en el territorio de un Estado, y se encuentra involucrada una aeronave de matrícula venezolana, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil asumirá la responsabilidad de instituir y realizar la investigación administrativa del accidente o del incidente grave, salvo que la realización de la investigación pueda delegarse, total o parcialmente, a otro Estado o a una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, por acuerdo y consentimiento mutuos.

En el caso que la República Bolivariana de Venezuela no inicie una investigación y no delegue la investigación en otro Estado ni en una organización regional de investigación de accidentes e incidentes, el Estado de matrícula o, en su defecto, el Estado del explotador, el Estado de diseño o el Estado de fabricación, en ese orden, tiene derecho a solicitar por escrito a la República Bolivariana de Venezuela que delegue la realización de dicha investigación. Si la República Bolivariana de Venezuela da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud deberá instituir y realizar la investigación con la información disponible.

Si en un accidente de aviación, se encuentra involucrada una aeronave de matrícula venezolana y el lugar de la ocurrencia está ubicado en aguas internacionales, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil en coordinación con otros organismos y Entes del Estado, podrá solicitar apoyo a los Estados más próximos al lugar de un accidente que haya tenido lugar para que proporcionen toda la ayuda posible.

En el caso de una investigación de un sistema de aeronave no tripulada, sólo se considerarán las aeronaves que tengan una aprobación operacional y/o de diseño.

Organización y realización de la investigación

Artículo 11. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil gozará de independencia y autoridad absoluta para realizar la investigación administrativa de su competencia. La investigación será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo que determinen la culpa o las responsabilidades que el suceso involucre. La investigación comprenderá lo siguiente:

- a) La recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente, incidente grave o incidente.
- b) La protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de esta Resolución.
- c) En el caso que corresponda, la publicación de recomendaciones sobre seguridad operacional.
- d) La determinación de las causas y/o factores contribuyentes.
- e) La redacción del informe final.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil cuando sea factible, visitará el lugar del accidente, examinará los restos de la aeronave y tomará declaraciones a los testigos de acuerdo con lo establecido en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación (AIG).

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil de conformidad con el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación (AIG) determinará el alcance de la investigación administrativa y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según los resultados que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil establecerá en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes de Aviación (AIG) las políticas y procedimientos documentados en los que se detallen las funciones de investigación de accidentes e incluirán todos los procedimientos relativos a la organización, planificación; investigación; e informes.

La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil se asegurará de que todas las investigaciones realizadas de conformidad con la presente resolución tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible sin demora.

Del investigador encargado

Artículo 12. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, designará al investigador que ha de encargarse de la investigación técnica, la cual se iniciará de manera inmediata.

El investigador encargado tendrá acceso sin restricciones a los restos de las aeronaves, a todo material pertinente, incluyendo los registradores de vuelo y los registros ATS, igualmente tendrá absoluto control sobre los mismos, a fin de garantizar que el personal autorizado

que participe en la investigación proceda, sin demora, a un examen detallado.

Cuando sea factible el investigador encargado visitará el lugar del accidente, examinará los restos de la aeronave y tomarán declaraciones a los testigos. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil determinará el alcance de la investigación y el procedimiento que ha de seguirse para llevarla a cabo, según los resultados que espera obtener de la investigación para mejorar la seguridad operacional.

En aras de la seguridad operacional, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, no permitirá que se obligue al personal de investigación a que emita opiniones sobre la culpa o responsabilidad en procesos civiles, penales, administrativos o disciplinarios.

Datos registrados de los Accidentes e Incidentes

Artículo 13. Los registradores de vuelo se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente de aviación. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de vuelo sin demora. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil desarrollará en el Manual de Procedimiento de Investigación de accidentes, las directrices sobre lectura y análisis de los registradores de vuelo.

- Grabaciones con base en tierra.

En la investigación de un accidente o incidente se utilizarán de manera efectiva las grabaciones con base en tierra.

En el anexo 11 sobre Servicios de tránsito aéreo, capítulo 6 figuran los requisitos relativos al registro de datos de vigilancia y comunicaciones ATS.

En el anexo 6- la Operación de aeronaves, partes I, II y III, figuran los requisitos relativos a las grabaciones de los registradores de vuelo.

En el caso de que la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil durante la investigación de un accidente o de un incidente no cuente con instalaciones adecuadas para la lectura de los registradores de vuelo, podrá utilizar las instalaciones que otros Estados pongan a su disposición, tomando en consideración la:

- a) Capacidad de las instalaciones de lectura.
- b) Posibilidad de una pronta lectura.
- c) Ubicación de las instalaciones de lectura.

Autopsias

Artículo 14. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, se encargará de realizar la investigación de un accidente en el que se registraron fallecimientos, en coordinación con otros órganos y entes del Estado, realizando las autopsias correspondientes a los miembros de la tripulación de vuelo fallecidos, tomando en cuenta las circunstancias del caso, para que un patólogo, preferentemente con experiencia en investigación de accidentes, efectúe la autopsia de los pasajeros y el personal auxiliar de a bordo fallecidos. Estas autopsias se practicarán lo antes posible y en forma completa.

Exámenes médicos

Artículo 15. Cuando corresponda, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, en coordinación con la Autoridad Aeronáutica, deberá encargarse de realizar el examen médico de la tripulación, de los pasajeros y del personal aeronáutico, el cual lo efectuará un médico, preferentemente con experiencia en la investigación de accidentes. Los exámenes en cuestión deberán llevarse a cabo lo antes posible.

En dichos exámenes se requerirá determinar si el nivel de aptitud física y psicológica de la tripulación de vuelo y demás personal afectado por el suceso es suficiente para que puedan contribuir a la investigación.

Coordinación con Autoridades Judiciales

Artículo 16. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil establecerá y aplicará los mecanismos de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para que la investigación tenga éxito, como el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de vuelo.

La cooperación entre la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil y las autoridades judiciales, tendrá como propósito que las investigaciones no se vean obstaculizadas por investigaciones o procedimientos administrativos o judiciales y lograr la separación entre los procedimientos que realizan los investigadores o expertos asociados en la investigación de accidentes y los procedimientos judiciales o administrativos que realizan otros expertos apropiados.

La coordinación también incluye los procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose

debidamente en cuenta las disposiciones relativas a la protección de registros de las investigaciones.

La cooperación podrá lograrse mediante el establecimiento de leyes, acuerdos o arreglos, y abarcarían los siguientes temas:

- a) Acceso al lugar del accidente;
- b) Preservación y acceso a las pruebas;
- c) Sesiones de información iniciales y continuas del estado de cada proceso;
- d) Intercambio de información;
- e) Uso apropiado de la información sobre seguridad operacional; y
- f) Resolución de conflictos.

Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

Artículo 17. Cuando en el curso de una investigación se conoce o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

Protección de los registros de la Investigación de accidentes e incidentes

Artículo 18. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, no dará a conocer los registros obtenidos de los registradores de vuelo, para fines que no sean la investigación de accidentes o incidentes, a menos que la norma que se dicte al efecto determine, que la divulgación o uso de dichos registros en otras instancias sea más importante que las consecuencias adversas que pudiera tener tal decisión, para esa investigación o futuras investigaciones, a nivel nacional e internacional, los registros a saber son:

- a) Las grabaciones de las conversaciones en el puesto de pilotaje y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas; y
- b) Los registros bajo la custodia o el control de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil que incluyen:
 - 1) Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma;
 - 2) Todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación de la aeronave;

- 3) La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente;
- 4) Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias de control de tránsito aéreo y las transcripciones de las mismas;
- 5) Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información, incluida la información contenida en los registradores de vuelo, por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil y los representantes acreditados en relación con el accidente o incidente;
- 6) El proyecto de informe final de la investigación de un accidente o incidente;
- 7) Cualquier otro registro obtenido o generado por la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil como parte de la investigación de un accidente o incidente.

Los registros se incluirán en el informe final o en sus apéndices únicamente cuando sea pertinente para el análisis del accidente o incidente. Las partes de los registros que no sean pertinentes para el análisis no se divulgarán.

La República Bolivariana de Venezuela se asegurará que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control de la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.

De la divulgación de los registros

Artículo 19. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil:

- a) No revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.
- b) En coordinación con otros organismos del Estado, se adoptarán medidas preventivas, para asegurarse que no sea divulgado al público, el contenido de sonido de las grabaciones de voz e imágenes en el puesto de pilotaje, y las grabaciones de sonido y de imágenes de a bordo.
- c) Tomará medidas para cerciorarse que el proyecto de informe final que expida o reciba no sea divulgado al público.
- d) En el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), aplicará otras disposiciones sobre el uso y protección de la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, conforme al marco legal vigente que desarrollará las políticas,

coordinaciones y los procedimientos aplicables para la protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes.

Reapertura de la investigación

Artículo 20. Si después de cerrada la investigación se obtienen nuevas pruebas de suficiente importancia, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil deberá proceder a reabrirla. Sin embargo, cuando la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil no fue quien estableció la investigación, deberá primero obtener el consentimiento del Estado de la investigación.

Si una aeronave que se ha considerado desaparecida una vez terminada la búsqueda oficial, se localiza posteriormente, deberá evaluarse la posibilidad de reabrir la investigación.

Información de accidentes e incidentes

Artículo 21. Cuando el Estado que realiza la investigación del accidente o incidente, solicite a la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil información relacionada con algún suceso que se investiga, esta última facilitará al Estado requirente, toda la información que posea relacionada con el caso investigado.

Todo Estado cuyas instalaciones o servicios hayan sido utilizados, o normalmente podían haber sido utilizados, por la aeronave antes del accidente o incidente, facilitará al Estado que realiza la investigación toda la información pertinente que posea.

Registradores de vuelo en Accidentes e incidentes graves

Artículo 22. En caso de que una aeronave implicada en un accidente o incidente grave aterrice en un Estado que no sea el Estado del suceso, el Estado de matrícula o el Estado del explotador, a solicitud del Estado que realiza la investigación, proporcionará a este último las grabaciones contenidas en los registradores de vuelo y, si fuera necesario, los correspondientes registradores de vuelo.

Cuando el Estado que realice la investigación lo solicite, el Estado de matrícula y el Estado del explotador proporcionarán información pertinente sobre toda organización cuyas actividades puedan haber influido directa o indirectamente en la operación de la aeronave.

Participación de los Estados en una investigación

Artículo 23. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil y los Estados de matrícula, del explotador, de diseño y de fabricación involucrados en el accidente o incidente grave, tendrán derecho a

nombrar un representante acreditado cada uno, para que participe en la investigación. También se considerarán las siguientes participaciones:

- a) El Estado de matrícula o el Estado del explotador nombrará un asesor propuesto por el explotador, para asistir a su representante acreditado.
- b) El Estado de diseño y el Estado de fabricación tendrán derecho a nombrar uno o varios asesores propuestos por las organizaciones responsables del diseño de tipo y del montaje final de la aeronave, para asistir a sus representantes acreditados.
- c) Cuando el Estado que realice la investigación de un accidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 2.250 kg solicite expresamente la participación del Estado de matrícula, del Estado del explotador, del Estado de diseño o del Estado de fabricación; los Estados antes nombrados designarán cada uno un representante acreditado.
- d) Cuando la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil realice la investigación, todo Estado que, a petición, facilite información, instalaciones y servicios o asesores, tendrá derecho a nombrar un representante acreditado para que participe en la misma.
Todo Estado que proporcione una base para las operaciones de investigación en el lugar del accidente o que participe en las operaciones de búsqueda y salvamento o de recuperación de los restos de la aeronave o que participe como Estado en el que hay compartición de códigos o asociados en alianzas del explotador, podrá también ser invitado a nombrar un representante acreditado para que participe en la investigación.
- e) Un Estado que tenga derecho a nombrar un representante acreditado tendrá también derecho a nombrar asesores de dicho representante en las tareas de investigación.
- f) La facilitación de la entrada de los representantes acreditados, así como de sus asesores y equipo, está prevista en el Anexo 9 Facilitación de la OACI. La posesión de un pasaporte oficial o de servicio puede facilitar la entrada de los representantes acreditados. Los Estados que establezcan acuerdos con las autoridades interesadas pueden facilitar la entrada del personal de investigación y el equipo en el Estado del Suceso.
- g) A los asesores que ayuden a los representantes acreditados se les permitirá que, bajo la dirección de éstos, participen en la

investigación, en cuanto sea necesario, para hacer efectiva la participación de dichos representantes.

- h) La participación en la investigación conferirá el derecho de participar en todos los aspectos de la investigación, bajo el control del investigador encargado. Los representantes acreditados y sus asesores tendrán las siguientes obligaciones:
- 1) Proporcionarán al Estado que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de que dispongan.
 - 2) No divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento explícito del Estado que realiza la investigación.
- i) El representante acreditado tendrá las siguientes prerrogativas:
- a) Visitar el lugar del accidente;
 - b) Examinar los restos de la aeronave;
 - c) Obtener información de los testigos y sugerir posibles aspectos sobre los que cabría interrogar;
 - d) Tener pleno acceso a todas las pruebas pertinentes lo antes posible;
 - e) Obtener copias de todos los documentos pertinentes;
 - f) Participar en el examen del material grabado;
 - g) Participar en actividades de investigación que se lleven a cabo fuera del lugar del accidente, tales como exámenes de componentes, presentaciones técnicas, ensayos y simulaciones;
 - h) Participar en las reuniones que se celebren sobre el progreso de la investigación, incluyendo los debates relativos a análisis, conclusiones, causas, factores contribuyentes y recomendaciones en materia de seguridad operacional;
 - i) Aportar información respecto a los diversos elementos de la investigación.
- j) Un Estado que tenga especial interés en un accidente por haber perecido o haber sufrido lesiones graves nacionales del mismo, tendrá derecho a nombrar a un experto, el cual tendrá las siguientes prerrogativas:
- 1) Visitar el lugar del accidente.
 - 2) Tener acceso a la información fáctica pertinente que se apruebe para su divulgación al público por parte del Estado que realiza la investigación, así como la información sobre el progreso de la investigación.
 - 3) Recibir copia del informe final.

Esto no impedirá que la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil también participe en la identificación de las víctimas y proporcione asistencia en reuniones con supervivientes de ese Estado.

CAPÍTULO IV – INFORME FINAL Y NOTIFICACIÓN DE DATOS SOBRE ACCIDENTES/INCIDENTES (ADREP)

Responsabilidad del Estado del Suceso

Artículo 24. El Estado del suceso enviará una notificación de un accidente, un incidente grave o un incidente que se investigará en el contexto de esta Resolución, con la menor demora posible, por el medio más adecuado y más expedito.

Responsabilidad en la divulgación de la información

Artículo 25. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, no podrá publicar, ni permitirá acceso a proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente, sin el consentimiento expreso del Estado que realizó la investigación, a menos que este último Estado ya haya difundido o hecho público tales informes o documentos.

Responsabilidades de envío informe final

Artículo 26. Cuando la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil lleva a cabo la investigación:

- a) Envió una copia del proyecto de informe final a los Estados siguientes, invitándoles a que, lo antes posible, formulen sus comentarios relevantes y fundamentados sobre el informe:
 - 1) Estado que instituyó la investigación.
 - 2) Estado de matrícula.
 - 3) Estado del explotador.
 - 4) Estado de diseño.
 - 5) Estado de fabricación.
 - 6) Todo Estado que participó en la investigación.
- b) Cuando reciba comentarios en un plazo de 60 días (o cuando con un Estado hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo) desde la fecha de envío del proyecto de informe final, enmendará el proyecto para incorporar la esencia de los comentarios recibidos, o bien, si lo desea el Estado que formuló los comentarios, los adjuntará a dicho informe.

- c) Si el Estado que lleva a cabo la investigación no recibe comentarios en los mencionados 60 días a contar desde la fecha de la primera carta de envío, hará circular el informe final, a menos que hayan convenido en una prórroga de dicho período de tiempo.
- d) Envióará, por intermedio del Estado del explotador, una copia del proyecto de informe final al explotador para que pueda presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.
- e) Envióará, por intermedio del Estado de diseño y del Estado de fabricación, una copia del proyecto de informe final a las organizaciones responsables del tipo de diseño y el montaje final de la aeronave, para que puedan presentar comentarios sobre el proyecto de informe final.
- f) Envióará, sin pérdida de tiempo, el informe final de la investigación a los Estados que seguidamente se señalan:
 - 1) Estado que instruyó la investigación.
 - 2) Estado de matrícula.
 - 3) Estado del explotador.
 - 4) Estado de diseño.
 - 5) Estado de fabricación.
 - 6) A todo Estado que haya participado en la investigación.
 - 7) A todo Estado de cuyos nacionales hayan perecido o sufrido lesiones graves.
 - 8) A todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o expertos.

Difusión del informe final

Artículo 27. Cuando la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil realice la investigación de un accidente o incidente:

- a) Pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible, en un plazo de 12 meses. El informe final podrá publicarse en Internet y no necesariamente en forma impresa.
- b) Si el informe no puede ponerse a disposición del público en un plazo de 12 meses, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil pondrá a disposición del público una declaración provisional en cada aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado.
- c) Si la República Bolivariana de Venezuela no pone a disposición del público el informe final o una declaración provisional dentro de un

- plazo razonable, los otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a solicitar por escrito a la República Bolivariana de Venezuela el consentimiento expreso para difundir una declaración que contenga las cuestiones de seguridad operacional que haya suscitado la información disponible. Si la República Bolivariana de Venezuela da su consentimiento expreso o no responde a la solicitud dentro de los 30 días subsiguientes, el Estado que haya hecho la solicitud debería difundir dicha declaración después de coordinarse con los Estados participante.
- d) En los casos de un accidente o un incidente sufrido por una aeronave de una masa máxima de más de 5.700 kg que ya se ha hecho público el informe final, la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil enviará a la Organización de Aviación Civil Internacional un ejemplar del Informe final.
 - e) Utilizará el formato del Informe final ajustado a las disposiciones del Apéndice 1 del Anexo 13 de la OACI y su Manual de Procedimientos de Investigación de accidentes (AIG).

Responsabilidad en relación a las Recomendaciones en materia de seguridad operacional

Artículo 28. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, en función de garantizar la seguridad operacional, realizará las siguientes actividades:

- a) Recomendará [en una carta o por el medio que indique su Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG)] y en cualquier fase de la investigación de un accidente o incidente, a las autoridades competentes en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y según aplique a las autoridades de otros Estados, todas las medidas preventivas que considere necesario tomar rápidamente para aumentar la seguridad operacional de la aviación.
- b) Para la formulación de recomendaciones en materia de la seguridad operacional derivadas de la investigación de un accidente o incidente, se dará precedencia al Estado que realiza la investigación; sin embargo, en interés de la seguridad operacional, otros Estados que participen en la investigación tendrán derecho a formular dichas recomendaciones después de coordinarse con el Estado que realiza la investigación.
- c) Lo dispuesto en esta Resolución no está destinado a impedir que el Estado que realiza la investigación consulte a los Estados que

participan en la investigación sobre su proyecto de recomendaciones en materia de seguridad operacional, solicitando sus comentarios sobre la pertinencia y eficacia de dichas recomendaciones.

- d) Envió, de ser necesario, en una carta o por el medio que indique su Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG), todas las recomendaciones en materia de seguridad operacional derivadas de sus investigaciones a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes de otro u otros Estados interesados y, cuando entran en juego los documentos de la OACI, a esta Organización.
- e) Cuando reciba recomendaciones en materia de seguridad operacional de otro Estado comunicará, en un plazo de 90 días a partir de la fecha de la carta recibida, al Estado que haya formulado la propuesta las medidas preventivas que se han tomado o se proyecta tomar, o las razones por las cuales no se ha adoptado ninguna medida.
- f) Establecerá e implantará procedimientos en el Manual de Procedimientos de Investigación de accidentes (AIG) para registrar las respuestas a sus recomendaciones.
- g) Cuando reciba una recomendación en materia de seguridad operacional establecerá e implantará procedimientos en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG) para vigilar el progreso de las medidas tomadas en respuesta a dicha recomendación.
- h) Cuando el Estado venezolano formule una recomendación en materia de Seguridad Operacional de Interés Mundial (SRGC) comunicará a la OACI la formulación de dicha recomendación y sus respuestas por carta de envío fechada, incluso cuando la SRGC no esté dirigida a la OACI

Envío del Informe preliminar

Artículo 29. Cuando la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil lleve a cabo la investigación enviará el informe preliminar:

- a) En el caso que se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima de más de 2.250 kg al:
 - 1) Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
 - 2) Estado del explotador;
 - 3) Estado de diseño;

- 4) Estado de fabricación;
 - 5) Todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores; y
 - 6) La Organización de Aviación Civil Internacional.
- b) Cuando se trate de un accidente de una aeronave con una masa máxima menor o igual a 2.250 kg, y cuando se trate de cuestiones de aeronavegabilidad o que se consideren de interés para otros Estados al:
- 1) Estado de matrícula o al Estado del suceso, según corresponda;
 - 2) Estado del explotador;
 - 3) Estado de diseño;
 - 4) Estado de fabricación; y
 - 5) Todo Estado que haya facilitado información pertinente, instalaciones y servicios de importancia o asesores.

El informe preliminar se enviará por los medios que se establezcan en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes (AIG) dentro de los 30 días contados desde la fecha en que ocurrió el accidente, a menos que se haya enviado anteriormente el informe de datos sobre el accidente/incidente. Cuando se trate de cuestiones que afecten directamente a la seguridad de vuelo, el informe se enviará tan pronto como se disponga de la información y por el medio más adecuado y más rápido disponible

Envío de informe de datos sobre accidentes/incidentes de aviación

Artículo 30. Cuando la Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil lleve a cabo la Investigación:

- a) Envió, lo antes posible después de la investigación, el informe sobre los datos del accidente de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando se trate de un accidente de una aeronave de una masa máxima superior a 2.250 kg.
- b) Envió, lo antes posible, después de la investigación, el informe de datos de incidentes de aviación a la Organización de Aviación Civil Internacional, cuando se trate de un incidente ocurrido a una aeronave de una masa máxima de más de 5.700 kg.

Bases de datos y medidas preventivas

Artículo 31. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil, en el marco del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP):

- a) Establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y para determinar las medidas preventivas necesarias.
- b) Brindará a la Autoridad Aeronáutica (como organización encargada de la aplicación del SSP) previa autorización, el acceso a la base de datos de accidentes e incidentes, en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.
- c) Si las recomendaciones en cuestión están dirigidas a una organización en otro Estado, se transmitirán también a la autoridad encargada de la investigación de accidentes del Estado.
- d) Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional derivadas de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional podrán provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional.

Adopción y notificación de diferencias

Artículo 32. La Junta Investigadora de Accidentes de Aviación Civil adoptará las normas y recomendaciones emanadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adecuará la normativa nacional respectiva, mantendrá su actualización, así como también, notificará oportunamente las diferencias con el fin de uniformar la legislación aeronáutica venezolana con las normas aeronáuticas internacionales, contribuyendo de esta manera al incremento permanente, constante y continuo de la seguridad operacional.

De igual manera, cualquier documento de carácter orientador o facilitador de la actividad aeronáutica, proveniente de la OACI, deberá en la medida de lo posible y de acuerdo a la factibilidad ser aplicado por la comunidad aeronáutica en general.

Artículo 33. Esta Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y publíquese

HIPÓLITO ANTONIO ABREU PÁEZ

Ministro del Poder Popular para el Transporte

Designado mediante Decreto N° 3.464 de fecha 14 de junio de 2018

Publicado en la Gaceta Oficial N° 41.419 de la misma fecha

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACIÓN UNIVERSITARIA

- ❖ **Resolución N° 006, mediante la cual se autoriza la gestión del Programa Nacional de Formación en Aeronáutica Civil al Instituto Universitario de Aeronáutica Civil Mayor (AV) Miguel Rodríguez.**
Gaceta Oficial N° 41.827 del 26-02-2020

REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR
PARA LA EDUCACIÓN UNIVERSITARIA
DESPACHO DE MINISTRO
N° 006, 18 DE FEBRERO DE 2020
209°, 160° Y 21°

RESOLUCIÓN

De conformidad con el artículo 3 del Decreto Presidencial N° 3.946, de fecha 12 de agosto de 2019, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.692, de fecha 12 de agosto de 2019, en concordancia con lo establecido en los artículos 65 y 78, numeral 19 del decreto con rango, valor y fuerza, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147 Extraordinario de fecha 17 de noviembre de 2014; y lo dispuesto en el artículo 5 de la Resolución N° 3.072 de fecha 02 de marzo de 2012, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.876 de fecha 5 de marzo de 2012, mediante el cual se establecen los Lineamientos Académicos para la Creación, Autorización y Gestión de los Programas Nacionales de formación en el Marco de Misión Sucre y la Misión Alma Mater este Despacho,

CONSIDERANDO

Que es de la competencia del Ministerio del Poder Popular para la Educación Universitaria la regulación, formulación y seguimiento de políticas, planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional en materia de Educación Universitaria, lo cual comprende la orientación, programación, desarrollo, promoción, coordinación, supervisión, control y evaluación en ese nivel; así como, autorizar la gestión de los Programas Nacionales de formación de las Instituciones

de Educación Universitaria que cumplan con los requisitos académicos y administrativos exigidos a tal efecto,

CONSIDERANDO

Que en marco del proceso de territorialización dentro de la transformación universitaria, los programas Nacionales de formación serán impartidos en todo el territorio nacional, de acuerdo a las necesidades y potencialidades locales y regionales, para propulsar el desarrollo endógeno dentro del nuevo modelo económico socialista,

CONSIDERANDO

Que el propósito del Programa Nacional de Formación en Aeronáutica Civil es la formación de un profesional comprometido con el modelo económico, social y cultural de la Revolución Bolivariana, y con arraigo consciente de su profesión, capaz de desarrollar una actividad científica, tecnológica y de innovación asociada directamente al desarrollo del sector de la aeronáutica civil,

CONSIDERANDO

Que este Ministerio, como órgano rector con competencia en materia de Educación Universitaria, mediante Resolución N° 152 de fecha 28 de diciembre de 2018, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° Gaceta 41.565 de fecha 16 de enero de 2019, dictó el acto administrativo, por medio del cual se creó el Programa Nacional de formación en aeronáutica civil,

RESUELVE

Artículo 1. Autorizar la Gestión del Programa Nacional de Formación en Aeronáutica Civil al Instituto Universitario de Aeronáutica Civil "Mayor (AV) Miguel Rodríguez", con el fin de formar talento humano con reconocida moralidad y comprobada idoneidad académica, ejecutando así el proyecto educativo que conduce al otorgamiento de títulos de Técnica Superior Universitaria o Técnico Superior Universitario en Aeronáutica Civil mención Búsqueda y Salvamento; Licenciada o Licenciado en Aeronáutica civil mención Información y Comunicación Aeronáutica; Licenciada y Licenciado en Aeronáutica Civil mención Control de Tránsito Aéreo; e ingeniera o Ingeniero en

Aeronáutica Civil mención Electrónica Para la Seguridad del Tránsito Aéreo, una vez cumplidos los requisitos exigidos.

Artículo 2. La institución de educación universitaria autorizada mediante este acto para gestionar el Programa Nacional de Formación en Aeronáutica Civil deberá presentar informes semestrales ante el despacho de la Viceministra o Viceministro para la educación y Gestión Universitaria del Ministerio del Poder Popular para la Educación Universitaria, en el ámbito académico y administrativo, con el objeto de realizar el efectivo seguimiento y control en la búsqueda de soluciones a conflictos que pudieran presentarse, y así garantizar la información para la continua evaluación del Programa.

Artículo 3. La institución de educación universitaria autorizada mediante este acto para gestionar el Programa Nacional de Formación en Aeronáutica Civil, supervisará el seguimiento del Programa, para garantizar la adecuación y el mejoramiento continuo de su diseño y ejecución, conforme a las observaciones efectuadas por el comité interinstitucional del mismo y las pautas o lineamientos que al efecto establezca el Ministerio del Poder Popular para la Educación Universitaria.

Artículo 4. La Ministra o el Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria podrá revocar o suspender esta autorización, cuando el Instituto Universitario de Aeronáutica Civil “Mayor (AV)Miguel Rodríguez ” no cumpla con las disposiciones normativas que le sean aplicables, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 de la Resolución N° 3.072 de fecha 02 de marzo de 2012 contentiva de los Lineamientos Académicos para la Creación, Autorización y Gestión de los programas Nacionales de Formación en el marco de la misión Sucre y la Misión Alma Mater.

Artículo 5. El Despacho de la Viceministra, o el viceministro para la educación y Gestión Universitaria del Ministerio del Poder Popular para la Educación Universitaria queda encargado de la ejecución de esta resolución.

Artículo 6. Las dudas y lo no previsto en la presente Resolución serán resueltas por la Ministra o el Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria.

Artículo 7. Esta resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

Por el Ejecutivo Nacional,

CÉSAR GABRIEL TRÓMPIZ CECCONI
MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA LA EDUCACIÓN UNIVERSITARIA
Decreto N° 3.946 de fecha 12 de agosto de 2019
Gaceta Oficial N° 41.692 de fecha 12 de agosto de 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- ❖ **Providencia N° PRE-CJU-GDA-557-19, mediante la cual se dicta la normativa técnica aplicable para la planificación, ejecución, seguimiento, control y cierre de actividades de fiscalización, certificación, autorizaciones y aprobaciones, desarrolladas por la Autoridad Aeronáutica y demás funcionarios. Gaceta Oficial N° 41.818 del 10-02-2020**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-557-19
CARACAS, 01 DE NOVIEMBRE DE 2019
209°, 160° y 20°

POR CUANTO

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

POR CUANTO

Compete a la Autoridad Aeronáutica de la República fiscalizar y ejercer la Vigilancia Permanente de la Seguridad Operacional y Protección de la Aviación Civil sobre toda actividad aeronáutica, para garantizar el cumplimiento de los estándares internacionales y niveles aceptables de seguridad; en ejercicio de sus atribuciones tendrá acceso inmediato a los lugares donde se desarrollen actividades inherentes a la aeronáutica civil, conexas o de soporte, conforme a lo cual:

DICTA,

La siguiente,

NORMATIVA TÉCNICA APLICABLE PARA LA PLANIFICACIÓN, EJECUCIÓN, SEGUIMIENTO, CONTROL Y CIERRE DE ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN, CERTIFICACIÓN, AUTORIZACIONES Y APROBACIONES, DESARROLLADAS POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA Y DEMÁS FUNCIONARIOS.

CAPÍTULO I – GENERALIDADES

Objeto

Artículo 1. La presente normativa tiene por objeto establecer las disposiciones y procedimientos para la planificación, preparación, ejecución, solicitud de corrección y toma de medidas preventivas y legales adicionales involucradas en las actividades de fiscalización, certificación, autorizaciones y aprobaciones realizadas por los inspectores aeronáuticos y demás funcionarios designados o delegados por la Autoridad Aeronáutica.

Aplicabilidad

Artículo 2. La presente normativa técnica aplica a las actividades de fiscalización que desarrolle la Autoridad Aeronáutica en ejercicio de sus competencias sobre:

- a) Las actividades de aeronáuticas en la que ejerce jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela.
- b) El personal técnico aeronáutico, aeronaves, infraestructura, facilidades y equipos conexos.
- c) La documentación y todos los registros asociados a las actividades y elementos descritos en los parágrafos (a) y (b).
- d) Aquellas actividades aeronáuticas efectuadas por organizaciones extranjeras, certificadas o autorizadas por la Autoridad Aeronáutica de la República.
- e) La operación de aeronaves y explotadores aéreos nacionales o extranjeros, que operen desde o hacia la República Bolivariana de Venezuela.
- f) Operaciones de aeronaves y explotadores aéreos nacionales fuera del territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

- g) Toda aeronave civil que se encuentre en el territorio venezolano o vuele su espacio aéreo, su tripulación, pasajeros y efectos transportados en ellas.
- h) Los hechos cometidos a bordo de aeronaves civiles cualquiera sea su nacionalidad, cuando ocurran en el espacio aéreo extranjero y produzcan efectos en el territorio nacional, o se pretendan que lo tengan en éste.

Definiciones

Artículo 3.

Acción correctiva: Actividad(es)/tarea(s) realizada(s) para solucionar las no conformidades presentadas y que además contiene(n) medidas que prevendrán o minimizarán la posibilidad que se repita y la prevención de riesgos.

Acta: Documento mediante el cual el inspector u otro funcionario designado y con delegación de la Autoridad Aeronáutica de la República, registra los resultados o hallazgos para dejar constancia de ellos en las actividades de fiscalización que practica.

Actividad Aeronáutica: El conjunto de actividades en vuelo o de apoyo, relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles.

Actividad de Fiscalización: conjunto de acciones practicadas o ejecutadas por los inspectores aeronáuticos u otro funcionario designado y con delegación de la Autoridad Aeronáutica, dirigida a comprobar el cumplimiento de la normativa legal, técnica vigente y sus mejores prácticas en pro de la seguridad operacional y la protección de la aviación civil.

Entre las actividades de seguridad de la aviación, se incluyen: auditorías, inspecciones, pruebas, estudios de seguridad y evaluaciones al personal aeronáutico.

Análisis de Causa Raíz (ACR): Es un método para la resolución de no conformidades que busca identificar las causas de las fallas o problemas (que podrían vulnerar la seguridad operacional y protección de la aviación civil). El objetivo primario del Análisis de Causa Raíz es verificar los factores que resultaron en la naturaleza, la magnitud, la ubicación, el momento (las consecuencias) de un suceso, evento o no conformidad identificada, o más para poder identificar comportamientos, acciones, inacciones o condiciones que requieren cambiar.

Auditoría: Actividad de fiscalización orientada a evaluar la aplicación de procesos establecidos por una organización y sus procedimientos (durante la misma se efectúan inspecciones que comprueban requisitos y criterios de aceptación y cumplimiento establecidos en la normativa técnica), que garanticen el producto final o servicio prestado.

Nota 1: Las auditorías también son aplicadas durante los procesos de certificación de actividades aeronáuticas en Proveedores de Servicio Aeronáutico.

Nota 2: En el caso de Seguridad de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita, se entiende como Auditoría de Seguridad: el examen en profundidad que se realiza sobre el cumplimiento de todos los aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil aplicables al administrado auditado.

Corrección: Acción de corregir o subsanar, corresponde a la ejecución de una tarea requerida para solucionar de inmediato una no conformidad.

Evaluación de riesgo de seguridad operacional: Se entiende como la evaluación de la probabilidad en términos de frecuencia y gravedad, de las consecuencias resultado de un peligro.

Evaluación de riesgo de seguridad de la aviación: Se entiende como la evaluación de la probabilidad en términos de frecuencia, de una amenaza verosímil, sus consecuencias y las vulnerabilidades de los sistemas de defensa, dando como resultado un nivel de riesgo y determinación de medidas de mitigación.

Evidencia objetiva: Datos o informaciones recolectadas que respaldan o refutan la existencia o veracidad de un requisito, disposición establecida en la normativa técnica aplicable o documentación aceptada de la organización sobre el producto o servicio que presta. Esta puede obtenerse por medio de la observación, medición, ensayo/prueba u otros medios.

Hallazgos: Resultados de la actividad de fiscalización, que determinan el cumplimiento (satisfactorio) o incumplimiento (no conformidad) de las normas, planes, procesos y programas previamente dictados por la autoridad competente.

Indicador de rendimiento en materia de Seguridad Operacional: Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el desempeño en materia de seguridad operacional.

Informe: Documento que relata hechos que son producto de una actividad de certificación, aprobación, autorización o fiscalización, en

el que se recogen todos los hallazgos detectados y el soporte documental para sustentar el o las actas, con respecto al cumplimiento de la normativa técnica aplicable, el cual podrá contener investigaciones y análisis.

Inspección: Tarea de fiscalización, que comprende, observar, medir (según aplique) y comprobar la conformidad con un criterio de aceptación establecido en la normativa técnica aplicable, relacionado con una aeronave o sus partes, instalaciones, infraestructura, documentos, registros, herramientas, equipos o personas que apoyan la actividad aeronáutica y el producto final o servicio prestado.

Nota 1: Las Inspecciones también son aplicadas durante los proceso de certificación de actividades aeronáuticas y de personal aeronáutico, en aprobaciones y autorizaciones.

Nota 2: En el caso de Seguridad de la Aviación contra actos de interferencia ilícita, se entiende por Inspección de Seguridad: La actividad realizada por la Autoridad Aeronáutica que 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.

No conformidad: Es un hallazgo que determina el incumplimiento de un requisito o disposición de la normativa técnica aplicable o de la documentación de la organización, previamente aprobada por la Autoridad Aeronáutica, sobre el producto o el servicio que presta. Las No Conformidades también podrán ser denominadas discrepancias. Estas son documentadas con evidencia objetiva.

Nota 1: La no conformidad tendrá tres partes:

- a) la evidencia encontrada de la actividad de fiscalización,
- b) el requisito/norma afectada y
- c) el enunciado de la no conformidad en actas.

Peligro: Condición u objeto que podría provocar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.

Plan de Acciones Correctivas (PAC): Programa de trabajo que deberán presentar las personas y organizaciones a la Autoridad Aeronáutica, contentivo de las actividades y tareas a realizar, en un lapso de tiempo determinado, indicando quién o quiénes serán responsables de su ejecución, en función a las no conformidades encontradas por los inspectores aeronáuticos u otro personal delegado por la Autoridad Aeronáutica.

Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP): Programa que establece los objetivos, el marco de trabajo y el enfoque en la implementación y supervisión permanente de políticas en materia de Seguridad Operacional del Estado en la actividad aeronáutica desarrollada en todo el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y las normas y métodos recomendados emanados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Programa Nacional de Control de la Calidad en materia de Seguridad de la Aviación Civil: Programa elaborado e implementado por la Autoridad Aeronáutica en materia de seguridad de la aviación, el cual incluye 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.

Pruebas de seguridad: En el área de seguridad de la aviación contra actos de interferencia ilícita, corresponde a simulaciones programadas o no programadas implementada para medir o estimar los niveles de vulnerabilidad contra actos de interferencia ilícita, o que examina la efectividad de una medida de seguridad para la protección de la aviación civil.

Representante autorizado: Persona que representa a la Organización que tenga responsabilidades inherentes para atender, corregir y responder a no conformidades identificadas durante actividades de fiscalización.

Recomendaciones: Acción que se desprende de una actividad de fiscalización, que no representan una No Conformidad y que se constituyen en la oportunidad para mejorar el producto o servicio que ofrece la organización, sobre la base de la experiencia y mejores prácticas.

Riesgo (Seguridad de la Aviación Civil): Se entiende como la probabilidad de que se produzca un acto de interferencia ilícita sobre un objetivo específico, basada en una evaluación de amenazas, consecuencias y vulnerabilidades.

Riesgo (de seguridad operacional): La probabilidad y gravedad predichas de las consecuencias o los resultados de un peligro.

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

Seguridad operacional: Es el estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves,

o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS): enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.

Registro de las actuaciones de la Autoridad Aeronáutica

Artículo 4. Las actas se utilizarán para registrar el resultado de las actividades de fiscalización hechas a aeronaves, documentos, registros, desempeño del personal aeronáutico, actividad aeronáutica, infraestructura y equipos conexos producto de:

- a) Las solicitudes hechas por personas y organizaciones para obtener aprobaciones, autorizaciones y certificaciones de acuerdo a la normativa técnica aplicable.
- b) La aplicación de actividades de fiscalización ordenadas o programadas por la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO II – FISCALIZACIÓN

Planificación

Artículo 5. La Autoridad Aeronáutica establecerá y aplicará un plan de vigilancia y supervisión anual sobre las actividades aeronáuticas, dicho plan describirá las actividades de fiscalización que se realizarán durante el periodo correspondiente. La Autoridad Aeronáutica podrá aplicar actividades de fiscalización adicionales no programadas cuando:

- a) Determine que en base a los resultados de las actividades de fiscalizaciones previas y el desempeño de una organización o de una actividad aeronáutica, indiquen que se requieren evaluaciones adicionales generales o específicas en áreas críticas o de interés.
- b) Participe en dispositivos de seguridad interinstitucionales diseñados por el Estado.
- c) Cuando ésta lo determine.

El plan de vigilancia anual será enmendado para incrementar o disminuir la cantidad de actividades de fiscalización en organizaciones, sobre la base de:

- a) Los resultados previos de las actividades de fiscalización de una organización.

- b) Incorporación de nuevas organizaciones o actividades aeronáuticas.
- c) Suspensión de las actividades aeronáuticas de una organización o sector.
- d) Incorporación de nuevos requisitos en la normativa técnica vigente.
- e) Toma de medidas derivada de la detección de peligros y riesgos emergentes.
- f) Resultados de desempeño derivados de: Las variaciones observadas en la medición del perfil de riesgo organizacional, tendencias desfavorables en los indicadores de Rendimiento de Seguridad Operacional (SPI), aceptados del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) aprobados o datos de desempeño de las operaciones de organizaciones o sectores de la aviación, llevados por la Autoridad Aeronáutica en el SSP.
- g) Resultados derivados del Plan Nacional de Control de la Calidad de Seguridad de la Aviación.

Preparación de la actividad de fiscalización

Artículo 6. La Autoridad Aeronáutica, se asegurará que el inspector aeronáutico o los demás funcionarios designados o delegados por la Autoridad Aeronáutica:

- a) Estén autorizados para el ejercicio de sus funciones.
- b) Cuenten con las credenciales de identificación adecuadas.
- c) Se encuentren competentes para el ejercicio de la actividad de fiscalización.
- d) Cuenten con los recursos o se hayan hecho las coordinaciones para que se traslade al sitio de la actividad de fiscalización y desarrolle la misma.
- e) Sean documentados previamente sobre los datos e información de la organización o actividad aeronáutica a fiscalizar. Esto incluye el resultado de evaluaciones previas, medición del perfil de riesgo e indicadores de Rendimiento de Seguridad Operacional (SPI).
- f) En los casos de actividades de auditoría, que se haya preparado cronograma de trabajo a ser propuesto ante la organización a ser auditada.
- g) Dispongan de los documentos normativos, guías, listas de verificación u otro material o equipo de apoyo.

Ejecución de la actividad de fiscalización

Artículo 7. Durante el ejercicio de las actividades de fiscalización deberá observarse lo siguiente:

- a) Actividad de Fiscalización en campo, el inspector aeronáutico y demás funcionarios designados o delegados por la Autoridad Aeronáutica deberán cumplir lo siguiente:
 - 1) Se presentarán en el lugar de la actividad de fiscalización con la documentación y el equipo necesario.
Nota: Las listas de verificación pudieran agregar elementos adicionales o ser priorizados puntos específicos en las mismas, producto de resultados de fiscalizaciones previas, la evaluación previa del perfil de riesgo organizacional u indicadores de desempeño con tendencia desfavorable.
 - 2) Establecerán contacto con el representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada.
 - 3) Realizarán la evaluación para verificar el cumplimiento o no de la actividad aeronáutica fiscalizada, con respecto a la normativa técnica aplicable.
 - 4) Elaborarán el acta inmediatamente después de haberse efectuado la evaluación, en presencia del representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada. El acta debe ser elaborada en duplicado. (Una para el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica y otra para el representante autorizado de la organización, como receptor del acta).
- b) En los casos de actividades sobre documentación, registros solicitados o recibidos, el inspector aeronáutico y demás funcionarios designados o delegados por la Autoridad Aeronáutica deberán cumplir lo siguiente:
 - 1) Realizarán la evaluación para verificar el cumplimiento de la actividad o requerimiento aeronáutico a ser fiscalizado, con respecto a la normativa técnica aplicable.
 - 2) Establecerán contacto con el representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada para explicar el resultado de la evaluación.
 - 3) Se elaborará el acta y extenderá al representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada. El acta debe ser elaborada en duplicado (una para el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica y otra

para el representante autorizado de la organización, como receptor del acta).

- c) El acta elaborada de conformidad a lo dispuesto en el literal a), numeral 4 o literal b), numeral 3, debe ser leída, entendida, firmada y sellada por el representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada.

Nota: Se exceptúa de la exigencia del sello húmedo, el acta recibida por personas naturales u organizaciones extranjeras que no utilicen un sello húmedo, o en los casos de inspecciones realizadas a tripulaciones de un explotador y en los demás casos que determine la Autoridad Aeronáutica.

- d) El representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada deberá suscribir el Acta, que presente el inspector o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica, ejerciendo dentro los lapsos correspondientes, los recursos a que hubiere lugar.
- e) Si el representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada se niega a recibir y firmar el acta, el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica deberá registrar en el acta esta situación y firmarla. (Si hay testigos presenciales, de ser posible, que sea firmada por los testigos).

Especificaciones del acta

Artículo 8. Las actas elaboradas por los inspectores aeronáuticos o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica deben ser registradas y redactada considerando los siguientes criterios:

- a) En letra de imprenta, legible, sin tachaduras, sin espacios en blanco.
- b) Evitar el uso de abreviaturas, (en caso que se requiera utilizar abreviaturas, siglas, acrónimos o terminología, se debe indicar el significado de la misma en español).
- c) El acta debe incluir la siguiente información:
 - 1) Código de control del acta, de acuerdo a los procedimientos establecidos.
 - 2) Fecha de la actividad de fiscalización.
 - 3) Lugar donde se efectuó la actividad de fiscalización.
 - 4) Nombres, apellidos, cargo y la facultad con que actúa el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica que efectuó la evaluación.

- 5) Nombres, apellidos y cargo del representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada.
- 6) Nombre de la organización fiscalizada y número de certificado, si aplica.
- 7) Tipo de actividad de fiscalización.
- 8) Descripción de los aspectos evaluados y si los hallazgos determinan que son satisfactorios con respecto a la normativa técnica aplicable.
- 9) Si aplica, las no conformidades producto de la evaluación hecha indicando:
 - 9.1) La solicitud de corrección de las no conformidades, como resultado de la actividad.
 - 9.2) La solicitud de aplicar acciones correctivas mediante la presentación de un Plan de Acciones Correctivas (PAC), estableciendo el plazo para la entrega de dicho plan.
- 10) Según sea el caso, la corrección y los lapsos de presentación del PAC y con base a los criterios indicados en las tablas 1-1, 1-2 y 1-3.
- 11) En una actividad de seguimiento, en las cuales existan dos o más No Conformidades en una misma acta; el funcionario deberá registrar en una nueva acta la(s) no conformidad(es) que fue(ron) corregida(s) y la que aún queden pendientes. Con respecto a las No Conformidades evaluadas, se indicará si las medidas tomadas se consideran como satisfactorias o no. En los casos que aplique, declaración de aceptación o no del PAC presentado por las organizaciones.
- 12) Registros de aceptación del acta. Esto Incluye:
 - 12.1) Datos de identificación personal del inspector o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica y la firma.
 - 12.2) Datos de identificación personal del representante autorizado de la organización o actividad aeronáutica fiscalizada, cargo, firma y sello (si aplica).
- 13) Registro de recepción del acta.

Nota: En los casos que se utilicen aplicaciones informáticas para el registro de este documento, se registrarán los datos anteriormente requeridos al aceptarlos y validarlos por medio de dicho sistema, se considera como registro oficial de la actividad de fiscalización.

No conformidades

Artículo 9. Las no conformidades serán redactadas en las actas, de manera que se identifique claramente:

- a) El documento o sección del documento, persona o grupo, elemento, registro(s) o dato específico, infraestructura, servicio, equipo y sus partes (incluye aeronave), afectados.
- b) Hecho observado o cualquier otro aspecto, en una organización o actividad aeronáutica.
- c) En base a lo observado, el criterio de aceptación establecido en la normativa técnica aplicable afectada en algún elemento identificado en el párrafo a).
- d) Si durante el desarrollo de la actividad de fiscalización se corrigió alguna no conformidad identificada, se registrará en el acta dicha no conformidad, la corrección y se declarará que la misma “se considera satisfactoria”.

Nota 1: La declaración “se considera satisfactoria” entiéndase como el hecho en el cual el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica, comprobó que con la medida tomada (corrección/acción correctiva) se cumple con los criterios de aceptación, de un requisito establecido en la normativa técnica aplicable, identificados previamente en la no conformidad e incluso, dependiendo del tipo de no conformidad, recibió evidencia objetiva que lo demuestra, sin menoscabo de su remisión a Consultoría Jurídica para el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio, de acuerdo a la naturaleza y categoría de la no conformidad.

Nota 2: En los casos que se utilicen aplicaciones informáticas para el registro de hallazgos y no conformidades, se registrarán los datos anteriormente requeridos al aceptarlos y validarlos por medio de dicho sistema, se considera como registro oficial de la actividad de fiscalización.

Nota 3: El inspector o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica deberá asentar en el Acta, el hallazgo constatado, describir de manera objetiva y hacer referencia sólo a la discrepancia o no conformidad encontradas según la normativa aplicable, en este sentido el Funcionario no deberá bajo ninguna circunstancia calificar el hallazgo, toda vez que la calificación y valoración del hallazgo constatado corresponderá única y exclusivamente a la dependencia Sustanciadora del Procedimiento Administrativo.

Categoría de los hallazgos

Artículo 10. Los hallazgos asociados a la seguridad operacional y seguridad de la aviación, así como las demás áreas de la actividad aeronáutica, tendrán las siguientes categorías:

- a) Categoría 1 (Aplicación satisfactoria).
- b) Categoría 2 (No conformidad / discrepancia menor).
- c) Categoría 3 (No conformidad / discrepancia importante o media).
- d) Categoría 4 (No conformidad / discrepancia significativa o grave).
- e) Categoría 5 (No aplica).

Nota 1: La categoría 5 correspondería a las consultas de las listas de verificación/guías de inspección, que no apliquen a la operación o actividad del administrado inspeccionado. Como tal no requieren ser asentadas en las actas o informes de inspección o auditoría, pero sí en los registros de las listas de verificación y en las bases de datos y control que establezca la Autoridad Aeronáutica.

Nota 2: En los casos que el Estado utilice categorizaciones diferentes, a través de la participación en mecanismos de vigilancia con plataformas informáticas regionales o internacionales, se utilizarán esas categorías. Para efectos de los registros internos, se aplicarán los registros equivalentes según la clasificación nacional establecida.

En función de la evaluación de riesgo (gravedad y frecuencia) de las consecuencias que traerían las mismas sobre una actividad aeronáutica o la seguridad del vuelo, se solicitarán toma de medidas y lapsos de tiempo de acuerdo a los criterios indicados en las tablas 1-1, 1-2 y 1-3, para los casos de seguridad operacional, y tablas 1-4, 1-5 y 1-6 para seguridad de la aviación contra los actos de interferencia ilícita. Los funcionarios designados o delegados por la Autoridad Aeronáutica, distintos a los inspectores, dependiendo de los hallazgos encontrados, podrán hacer las coordinaciones necesarias con los funcionarios de seguridad aeronáutica, para la aplicación de las tablas 1-1,1-2,1-3, 1-4, 1-5 y 1-6.

Solicitud de toma de medidas

Artículo 11. Una vez ejecutadas las actividades de fiscalización en la organización o actividad aeronáutica fiscalizada, la Autoridad Aeronáutica, a través de los inspectores aeronáuticos o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica en base a los resultados de la misma, solicitará a la organización o actividad aeronáutica fiscalizada la toma de medidas, en base a la no conformidad encontrada, consistirá en:

- a) Solicitar acciones inmediatas en el caso de que la no conformidad identificada trae como consecuencias un nivel de riesgo que afecte la seguridad operacional en una actividad aeronáutica.
- b) Prohibir temporalmente una actividad aeronáutica o el vuelo de una aeronave, hasta que no se efectúe la corrección sobre la no conformidad que requiera acción inmediata.
- c) Solicitar la corrección o acción correctiva de cada no conformidad que afecten la seguridad operacional, en base a los criterios establecidos en las tablas 1-1, 1-2 y 1-3, y en seguridad de la aviación, en las tablas 1-4, 1-5 y 1-6.
- d) Solicitar el desarrollo de PAC que especifique las acciones a ser tomadas sobre cada no conformidad y acciones preventivas para mitigar o eliminar la posibilidad que esta no conformidad identificada pueda volver a presentarse.

Plan de Acción Correctiva (PAC)

Artículo 12. Toda persona natural u organización (a través de su representante autorizado), que haya sido objeto de una actividad de fiscalización y haya recibido un acta, en la cual se solicite presentar y aplicar un PAC, deberá preparar dicho Plan de modo que atienda la corrección de cada no conformidad.

Toda persona natural u organización, que haya sido sujeto de una actividad de fiscalización, deberá desarrollar un mecanismo de control de todas las actas recibidas y de cada no conformidad. Además del control, deberá llevar un seguimiento de los PAC elaborados y consignados para la corrección de cada no conformidad.

Especificaciones del Plan de Acción Correctiva (PAC)

Artículo 13. Los Planes de Acciones Correctivas, serán preparados, a partir del momento que se recibe el acta y una vez aprobados por la Autoridad Aeronáutica, serán ejecutados, en los casos que se solicite presentar dicho plan.

La persona natural o el representante autorizado de la organización, fiscalizado, considerará para el desarrollo de los PAC, lo siguiente:

- a) El contenido del documento a ser presentado, incluirá como mínimo:
 - 1) Código de referencia del acta recibida a la que se desarrolla el plan.
 - 2) Descripción de cada no conformidad recibida.
 - 3) Para cada no conformidad, se desarrollará:

- 3.1) Resultado del análisis de causa raíz.
 - 3.2) Actividades y tareas del plan.
 - 3.3) Fecha de finalización propuesta de cada actividad.
 - 3.4) Responsable de la actividad/tarea.
 - 3.5) Productos o insumos generados por actividad o tarea. Se referirá a la evidencia objetiva de las actividades/tareas realizadas.
- b) Se anexará en cada PAC, para cada no conformidad, la evidencia objetiva de las actividades ya ejecutadas que solventaron al momento de consignar formalmente el PAC.
 - c) El análisis de causa raíz de la no conformidad que sea determinado por la persona, organización o actividad aeronáutica fiscalizada, debe ser desarrollado sobre los hechos y por qué se produjeron.
 - d) Las actividades a ser desarrolladas en el plan, incluirán:
 - 1) Acciones correctivas: Tomadas en el momento de la actividad de fiscalización o después para resolver la no conformidad.
 - 2) Acciones preventivas: A la luz del análisis de causa raíz el fiscalizado propone estas medidas para evitar la reiteración de la no conformidad en el futuro.

Archivo y custodia de actas

Artículo 14. Los inspectores aeronáuticos o el funcionario designado o delegado, deberán reportar a la Autoridad Aeronáutica, la relación de actividades de fiscalización ejecutadas. La relación de actividades se hará de acuerdo a los mecanismos y procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica. La relación describirá, como mínimo, los siguientes datos:

- a) Código del acta.
- b) Datos del inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica.
- c) Datos de la organización o persona fiscalizada.
- d) Tipo de actividad aeronáutica fiscalizada.
- e) Fecha de ejecución de la actividad de fiscalización.
- f) Lapsos otorgados por la Autoridad Aeronáutica para cada no conformidad o para cada grupo de no conformidades, que requieran el mismo plazo.
- g) Cantidad, código, categoría y fecha de cierre, de cada no conformidad.
- h) Fecha de cierre del acta.

Los inspectores aeronáuticos o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica, serán responsables de consignar las actas registradas, de las actividades de fiscalización para su custodia y archivo, en la forma y manera que establezcan los procedimientos de la Autoridad Aeronáutica.

Nota: En los casos que se utilicen aplicaciones informáticas para el registro de Actas, hallazgos, no conformidades, se registrarán los datos anteriormente requeridos, al aceptarlos y validarlos por medio de dicho sistema, se considera como registro oficial de la actividad de fiscalización.

Seguimiento de las actividades de fiscalización

Artículo 15. Una vez que la organización o persona natural fiscalizada ha dado respuesta formal de corrección de las no conformidades registradas en el acta dentro de los lapsos establecidos para las mismas, el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica, evaluará la evidencia objetiva anexa a la notificación y determinará si satisface los criterios de aceptación previstos, para el requisito establecido en la normativa técnica aplicable. El inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica procederán de la siguiente manera:

- a) En los casos de solicitarse la entrega de un Plan de Acciones Correctivas (PAC), éstos serán evaluados por el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica, en caso de no atender los criterios establecidos (para la elaboración del PAC), serán notificados y devueltos a través de un acta, a la organización o persona fiscalizada.
- b) Si se recibió respuesta y evidencia parcial de las no conformidades registradas en el acta, dentro de los lapsos establecidos para las mismas, se levantará un acta para la actividad de seguimiento, en la que se indicará:
 - 1) Las no conformidades corregidas y declaradas como satisfactorias y;
 - 2) Las no conformidades pendientes por corregir, como "no satisfactorias".

Nota: En los casos que se utilicen aplicaciones informáticas para el registro de Actas y no conformidades, se registrarán los datos de seguimiento anteriormente requeridos. Al aceptarlos y validarlos

por medio de dicho sistema, se considera como registro oficial de la actividad de seguimiento y cierre de no conformidades.

- c) Recibida la respuesta y evidencia objetiva de todas las no conformidades registradas en el acta, dentro de los lapsos establecidos para las mismas y satisface los criterios de aceptación previstos para el requisito afectado en la normativa técnica aplicable, se levantará un acta para la actividad de cierre y se declarará que las mismas se consideran satisfactorias.

Nota 1: Se entiende como: “se considera satisfactoria”, la declaración del hecho en el cual el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica comprobó que, se cumplen los criterios de aceptación establecidos como requisito previsto en la normativa técnica aplicable, identificados previamente en la no conformidad e incluso, dependiendo del tipo de no conformidad, recibiendo la evidencia objetiva que lo demuestra o después de efectuar una visita en campo para verificar la corrección de la no conformidad.

Nota 2: Se entiende como actividad de cierre, la última actividad de seguimiento de un acta que verifica que fueron subsanadas las no conformidades pendientes.

Nota 3: El incumplimiento evidenciado, dependiendo de la categoría de la no conformidad, puede generar el inicio de un procedimiento administrativo sancionatorio, aun cuando se verifique la corrección de la no conformidad detectada.

- d) Si se determina que la no conformidad no ha sido subsanada (incluyendo los PAC, no aceptados), o no fue corregida en los tiempos establecidos, el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica realizará lo siguiente:

- 1) Registra la información en un acta para actividad de seguimiento.
- 2) Elabora un informe de la actividad de fiscalización.
- 3) Conformar el expediente con la documentación generada en el proceso (original del acta que evidencia la no conformidad, acta de seguimiento, guías, listas de verificación, el PAC presentado, evidencia presentada e informe técnico).
- 4) Lo remite a la Consultoría Jurídica del INAC, para su consideración.

Nota 4: Toda acta de inspección producto del Programa de Vigilancia Continua y Supervisión Permanente (VISUP) de la

Seguridad Operacional y/o Protección de la Aviación Civil, que verifique el incumplimiento de la normativa aeronáutica, deberá ser remitida de inmediato a la consultoría jurídica del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a los fines de la valoración y calificación previa al inicio o no del procedimiento administrativo correspondiente, así mismo el Funcionario actuante deberá remitir las Actas sucesivas que surjan del seguimiento o cierre de dicho proceso.

Nota 5: En caso de inspecciones programadas, la remisión de las actas resultantes a la Consultoría Jurídica, se hará una vez haya transcurrido el lapso otorgado por el inspector aeronáutico o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica, indicando que fue cumplido el proceso de fiscalización en su totalidad, entendiéndose que sólo se podrán remitir actas con las no conformidades cerradas.

Especificaciones del informe de actividad de fiscalización

Artículo 16. El informe de actividad de fiscalización establecerá como mínimo, la siguiente información:

- a) Tipo de actividad de fiscalización.
- b) Fecha y alcance de la actividad.
- c) Inspector(es) aeronáutico(s), o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica
- d) Desarrollo: Se incluirá un resumen de cada no conformidad que no resultó solventada. Cada una será soportada por la siguiente información:
 - 1) Referencia específica de la normativa afectada.
 - 2) Análisis del nivel de riesgo que representa sobre la seguridad operacional o vulnerabilidad para la seguridad de la aviación.
 - 3) Anexos: Actas de inspección, toda evidencia objetiva que soporta la no conformidad y el PAC o documentos presentados que no demuestran la corrección de la no conformidad, según los criterios de aceptación de la normativa técnica aplicable.
- e) Conclusiones y recomendaciones.

Medidas cautelares

Artículo 17. El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil y demás funcionarios competentes en materia de seguridad operacional y protección de la aviación civil, de conformidad con lo

dispuesto en el Artículo 123 de la Ley de Aeronáutica Civil, mediante acto motivado, podrán dictar las medidas cautelares en caso de riesgo, a fin de garantizar la seguridad operacional y protección de la aviación civil, para lo cual se deberá advertir al administrado sobre el que recae la medida cautelar, del lapso y ante que instancia deberá ejercer el derecho de oposición a la medida como garantía para ejercer su derecho a la defensa.

A los fines de la presente norma, el acto motivado será la redacción clara y concisa de la justificación que conlleva al inspector o al funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica para tomar la medida.

El inspector o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica que por acto motivado dicte alguna medida cautelar, deberá remitirla de manera inmediata a la Consultoría Jurídica, para el conocimiento e inicio del Procedimiento Administrativo correspondiente, las Actas y demás documentación que justifique o fundamente la actuación y medida adoptada.

CAPÍTULO III – ACTIVIDADES DE CERTIFICACIÓN, RENOVACIÓN, APROBACIÓN Y AUTORIZACIONES

Generalidades

Artículo 18. Las actas e informes tendrán como propósito sustentar los expedientes de certificación de las actividades aeronáuticas, aprobaciones y autorizaciones, como resultado de solicitudes hechas por personas naturales u organizaciones, de acuerdo a la normativa técnica aplicable.

Si durante un proceso de renovación de una certificación, aprobación o autorización otorgada por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo a la normativa técnica aplicable, se identifican no conformidades y éstas no son solventadas, se tomarán las medidas indicadas en el Capítulo II.

Actas

Artículo 19. Las especificaciones de las actas utilizadas para registrar las actuaciones hechas por los inspectores aeronáuticos o el personal delegado por la Autoridad Aeronáutica, durante los procesos de certificación, renovación, aprobaciones y autorizaciones, así como las actividades de seguimiento y especificaciones de los PAC, serán las mismas según lo indicado en el Capítulo II.

Las actas elaboradas producto de las evaluaciones de solicitudes de certificación, renovación, autorizaciones, aprobaciones recibidas

serán consignadas para su custodia y archivo en los expedientes de dichos procesos en la forma y manera que establezcan los procedimientos de la Autoridad Aeronáutica.

Informes

Artículo 20. Las especificaciones de los informes utilizados para registrar las actuaciones hechas por los inspectores aeronáuticos y personal delegado por la Autoridad Aeronáutica, durante los procesos de certificación, renovación, aprobaciones y autorizaciones, deberán incorporar como mínimo:

- a) Tipo de actividad de certificación, renovación, autorización o aprobación.
- b) Fecha y alcance de la actividad.
- c) Datos generales de la persona, aeronave u organización, evaluada.
- d) Inspector (es) aeronáutico(s) o el funcionario designado o delegado por la Autoridad Aeronáutica.
- e) Desarrollo: Se incluirá un resumen de los resultados satisfactorios o no, de la actividad.
- f) Se declarará (si existen) no conformidades pendientes y cada una será soportada por la siguiente información:
 - 1) Referencia específica de la normativa afectada.
 - 2) Análisis del nivel de riesgo que representa sobre la seguridad operacional o vulnerabilidad para la seguridad de aviación.
 - 3) Anexos: Actas de inspección, toda evidencia objetiva que soporta la no conformidad y el PAC o documentos presentados, que no demuestran la corrección de la no conformidad según los criterios de aceptación de la normativa técnica aplicable.
- g) Conclusiones y recomendaciones para otorgar o no, la certificación, aprobación o autorización, según la normativa técnica aplicable. Los informes elaborados, producto de las evaluaciones de solicitudes de certificación, renovación, autorizaciones y aprobaciones recibidas, serán consignados para su custodia y archivo en los expedientes de dichos procesos, en la forma y manera que establezcan los procedimientos de la Autoridad Aeronáutica

ANEXOS

Tabla 1-1 Gestión de no conformidades para la Seguridad Operacional					
Categoría	Naturaleza de la discrepancia	Evaluación del riesgo sobre la consecuencia		Acciones a tomar	Lapsos de tiempo recomendados
		Gravedad	Frecuencia		
Categoría 2 No Conformidad Discrepancia menor	<p>Discrepancia menor y puntual respecto a las normativas.</p> <p>Asociado comúnmente a: -Aspectos de forma en la documentación y registros.</p> <p>-Procedimientos eficaces y aplicados pero mejorables.</p> <p>- Mejor confort en el área de trabajo designada al personal aeronáutico y para los que se encuentran a bordo de las aeronaves.</p>	<p>Baja: No afecta la seguridad en vuelo de la aeronave.</p> <p>(Puede generar alguna no conformidad en la ejecución del vuelo).</p> <p>Afecta muy poco o no afecta, el desarrollo de una actividad aeronáutica ni la seguridad operacional, en el producto o servicio que presta.</p>	<p>Baja: Actividad aeronáutica o vuelo poco frecuente, eventual.</p>	<p>Solicitar corrección/acción correctiva.</p>	<p>1a: Lapso de tiempo de corrección puede ser acordado.</p>
			<p>Mediana: Actividad aeronáutica o vuelo ocasional</p>	<p>Solicitar PAC con corrección y acción correctiva/preventiva (sobre la base de un análisis causa raíz)</p> <p>Enmarcar como peligro identificado para que sea gestionado por el SMS de la organización.</p> <p>Si se solicita lapsos mayores de corrección indicar en el PAC, medidas temporales aceptables (POR LA AA), mientras se alcanza la corrección.</p>	<p>1b: Lapso de tiempo de corrección entre 30 y 120 días.</p> <p>Puede ser un lapso mayor si se demuestra que requiere más tiempo por aspectos financieros y logísticos.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 7 a 15 días.</p>
			<p>Alta: Actividad aeronáutica o vuelo muy frecuente.</p>	<p>Solicitar el PAC con corrección y acción preventiva (sobre la base de análisis de causa raíz).</p> <p>Enmarcar como peligro identificado para que sea gestionado por el SMS de la organización.</p> <p>Si se solicita lapsos mayores de corrección indicar en el PAC, medidas temporales aceptables (A LA AA), mientras se alcanza la corrección.</p>	<p>1c: Lapso de tiempo de corrección hasta 30 días.</p> <p>Puede ser acordado si se demuestra que requiere más tiempo por aspectos financieros y logísticos.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 3 a 7 días.</p>

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

Tabla 1-2 Gestión de no conformidades para la Seguridad Operacional					
Categoría	Naturaleza de la discrepancia	Evaluación del riesgo sobre la consecuencia		Acciones a tomar	Lapsos de tiempo recomendados
		Gravedad	Frecuencia		
Categoría 3 No Conformidad/Discr epancia Important e	<p>Discrepancia importante respecto a las normativas.</p> <p>Asociado comúnmente a requisitos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Documentación y registros incompletos no ajustados a criterios claves en la normativa. - Procedimientos inexistentes, establecidos pero ineficaces o no aplicados. - Ausencia o condición no satisfactoria de datos materiales y equipos de una actividad aeronáutica. - Competencia del personal aeronáutico. - Requisitos que afectan aprobaciones específicas y capacidades de la aeronave o actividad aeronáutica. 	<p>Mediana: Tiene un efecto importante pero, limitado en la seguridad del vuelo, (puede conllevar a limitaciones operacionales y el uso de procedimientos anormales/de emergencia).</p> <p>Puede ser factor contribuyente de incidentes y su acumulación, en incidentes graves o accidentes.</p> <p>Afecta el desarrollo de ciertos procedimientos dentro de una actividad aeronáutica.</p> <p>Desfavorece condiciones de trabajo y degrada el desempeño del personal.</p> <p>Incluye aspectos aplicados y no establecidos en la documentación aprobada.</p> <p>Se alcanza la entrega del producto o servicio prestado, pero de manera no eficiente (fallas en la calidad).</p> <p>La discrepancia es una defensa ausente o degradada que</p>	<p>Baja: Actividad aeronáutica o vuelo, poco frecuente o eventual.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitar el PAC con corrección y acciones preventivas (sobre la base de análisis de causa raíz). - Enmarcar como un peligro identificado para que sea gestionado por el SMS de la organización. - Si se requiere lapsos mayores al recomendado se deberá presentar las medidas que mitiguen las consecuencias identificadas, mientras se logra la corrección en el PAC aceptado. 	<p>2a: Lapso de tiempo para aplicar la acción correctiva de 15 a 30 días continuos.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 3 a 7 días.</p>
		<p>Mediana: Actividad aeronáutica o vuelo, ocasional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitar PAC con corrección y acciones preventivas (sobre la base análisis causa raíz) - Enmarcar como un peligro identificado para que sea gestionado por el SMS de la organización. - Si se requiere lapsos mayores, en el ámbito de Infraestructura de aeródromo, presentar una evaluación de seguridad operacional. - La Autoridad Aeronáutica dictaría medidas cautelares temporales para limitar la operación, actividad aeronáutica certificada /aprobada o el personal afectado mientras se solventa la no conformidad según PAC aceptado 	<p>2b: Lapso de tiempo para aplicar la acción correctiva de hasta 15 días continuos.</p> <p>En el ámbito de infraestructura de aeródromo y navegación aérea, puede ser acordado si se demuestra que se requiere más tiempo por aspectos financieros y logísticos.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 3 a 7 días.</p>	
		<p>Alta: Actividad aeronáutica o vuelo, muy frecuente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitar el PAC con corrección y acciones preventivas (sobre la base de análisis causa raíz). - Enmarcar el o los peligros identificados 	<p>2c: Lapso de tiempo para aplicar la acción correctiva, de hasta 15 días continuos.</p>	

		agudiza la seguridad operacional si se presentaran factores adicionales al proceso rutinario o normal		<p>para que sean gestionado por el SMS de la organización.</p> <p>-En el PAC se deberá presentar medidas que mitiguen las consecuencias Identificadas, mientras se logra la corrección.</p> <p>- En el ámbito de aeródromos, como parte del PAC, se puede presentar una evaluación de seguridad operacional.</p> <p>- La Autoridad Aeronáutica dictará medidas cautelares temporales para limitar la operación, actividad aeronáutica certificada/aprobada o el personal afectado, mientras se solventa la no conformidad según el PAC aceptado,</p>	Lapso de entrega del PAC 3 días.
--	--	---	--	--	----------------------------------

Tabla 1-3 Gestión de no conformidades para la Seguridad Operacional

Categoría	Naturaleza de discrepancia	Evaluación del riesgo sobre la consecuencia		Acciones a tomar	Lapsos de tiempo recomendados
		Gravedad	Frecuencia		
Categoría 4 No Conformidades/Discrepancias significativas o graves	<p>Discrepancia significativa, respecto a las normas.</p> <p>Asociado comúnmente a requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Que Afectan directamente la aeronavegabilidad - Que afectan el alcance de licencias y habilitaciones aprobadas. -Que afectan las condiciones en que fueron otorgadas previamente las aprobaciones/ 	<p>Mayor: Afecta directamente y tiene impacto mayor sobre la seguridad del vuelo.</p>	<p>Baja: Actividad Aeronáutica o vuelo, poco frecuente, eventual</p>	<p>- Se solicita acción inmediata antes que se inicie el vuelo, continúe la actividad aeronáutica o un personal aeronáutico continúe su tarea.</p> <p>- La Autoridad Aeronáutica dictará medidas cautelares para suspender la operación, actividad aeronáutica certificada/aprobada o al personal afectado, mientras se solventa la no conformidad.</p> <p>- Solicitar el PAC que registre la corrección ya tomada y presente acciones</p>	<p>Corrección:</p> <p>Antes del próximo vuelo o antes de continuar con la actividad aeronáutica.</p> <p>- Hasta 15 días continuos, para la presentación de un PAC con medidas preventivas, una vez efectuada la acción inmediata.</p>
		<p>Afecta directamente el desarrollo de una actividad aeronáutica de modo que la entrega en el producto o servicio prestado.</p>	<p>Mediana: Actividad Aeronáutica o vuelo, ocasional</p>		
		<p>Afectaría la seguridad operacional en los vuelos.</p> <p>Son claramente un factor contribuyente o causal de un</p>	<p>Alta: Actividad Aeronáutica o vuelo, muy frecuente.</p>		

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

	autorizaciones o habilitaciones.	incidente grave o accidentes		preventivas (sobre la base de análisis causa raíz).	
--	----------------------------------	------------------------------	--	---	--

Tabla 1-4 Gestión de no conformidades por Seguridad de la Aviación (AVSEC)						
Categoría	Naturaleza de la discrepancia	Evaluación del riesgo			Acciones a tomar (Ac)	Lapsos de tiempo (T) recomendados
		Vulnerabilidad (V)	Consecuencias (C)	Amenaza (A) (*)		
Categoría 2 No Conformidad menor	<p>- Discrepancia menor y puntual respecto a las normativas.</p> <p>- Asociado comúnmente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aspectos de forma en la documentación y registros. • Procedimientos eficaces y aplicados pero mejorables. • Falta de disponibilidad de documentación de seguridad por parte del personal que lo requiera. 	<p>Baja: Se cuenta con medidas de atenuación sin embargo es posible que no hayan alcanzado madurez o sean sólo parcialmente eficaces.</p> <p>Por ejemplo, si ya se aplican los requisitos generales nacionales para todas las áreas y aspectos pero aún existe margen para seguir profundizándolos o para mejorar su aplicación.</p>	<p>Baja: Posiblemente algún(os) herido(s) o fallecido(s) (<=9 fallecidos), o alguna repercusión económica (<1 millón USD), o alguna perturbación del servicio (>4 y <24 horas), o ninguna de las anteriores</p>	<p>Ante una Amenaza Baja y según la consecuencia identificada para el administrador, aplicar las siguientes acciones y lapsos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consecuencia baja = 2Ac1/2T1 • Consecuencia Media = 2Ac1/2T1 • Consecuencia Alta = 2Ac2/2T2 	<p>2Ac1: Solicitar corrección / acción correctiva.</p> <p>2Ac2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solicitar el PAC con corrección y acción correctiva / preventiva. • Identificar como riesgo para ser gestionado por el Control Calidad AVSEC de la empresa. • Si se solicitan lapsos mayores 	<p>2T1: Lapso para aplicar la acción correctiva puede ser acordado.</p>
			<p>Media: Decenas de muertos (=>10 y <100 fallecidos), o pérdidas por decenas de millones de USD (de 1 a 10 millones (USD), o perturbación importante del servicio (<24 y <48 horas) y la confianza en el sistema de aviación.</p>	<p>Ante una Amenaza Media y según la consecuencia identificada para el administrador, aplicar las siguientes acciones y lapsos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consecuencia baja = 2Ac1/2T1 • Consecuencia media = 2Ac2/2T2 		

				<ul style="list-style-type: none"> Consecuencia alta = 2Ac2/2T2 	indicar medidas temporales en el PAC mientras se alcanza la corrección	
			<p>Alto: Ciento de muertos (=>100 fallecidos), o millones de USD (> 100 millones de USD), o perpetuación grave del servicio (> 2 días) y de la confianza en el sistema de aviación.</p>	<p>Ante una Amenaza Alta y según la consecuencia identificada para el administrado, aplicar las siguientes acciones y lapsos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Consecuencia baja = 2Ac2/2T2 Consecuencia media = 2Ac3/2T3 Consecuencia alta = 2Ac3/2T3 	<p>2Ac3:</p> <ul style="list-style-type: none"> Solicitar el PAC con corrección y acción correctiva / preventiva. Identificar como riesgo para ser gestionado por el Control Calidad AVSEC de la empresa. Si se solicitan lapsos mayores indicar medidas temporales en el PAC mientras se alcanza la corrección 	<p>2T3: Lapso de corrección hasta 30 días.</p> <p>Puede ser acordado si se demuestra que requiere más tiempo por aspectos financieros y logísticos.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 3 a 7 días.</p>

(*) El nivel de amenaza es definido por la Autoridad Aeronáutica, considerando:

Amenaza Baja: 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.

Amenaza Media: Cuando existan condiciones que permitan mantener una constante alerta sobre circunstancias frecuentes que alteren el normal funcionamiento de las operaciones del administrado.

Amenaza Alta: Cuando suceda un acto de interferencia ilícita o cualquier otro acto, que atente contra la seguridad de las personas e instalaciones aeronáuticas (infraestructura y servicios), o cuando

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

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.

Tabla 1-5 Gestión de no conformidades por Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC)						
Categoría	Naturaleza de la discrepancia	Evaluación del riesgo			Acciones a tomar (Ac)	Lapsos de tiempo (T) recomendados
		Vulnerabilidad (V)	Consecuencias (C)	Amenaza (A) (*)		
Categoría 3 No Conformidad Importante	<p>- Discrepancia importante o media respecto a las normativas.</p> <p>Asociado comúnmente a requisitos de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carencia de Programas o documentos requeridos por la normativa. • Documentación y registros incompletos o no ajustados a criterios de la normativa. • Procedimientos inexistentes, establecidos pero ineficaces o no aplicados. • Ausencia/condición de: datos, materiales y equipos, de una actividad aeronáutica. • Competencia del personal aeronáutico. 	<p>Media: Las medidas que se aplican actualmente para atenuar la amenaza tienen un alcance limitado y que restan áreas y aspectos importantes que no estén previstos en ningún requisito de la regulación aeronáutica AVSEC, el Anexo 17; o los Programas de Seguridad no disponen de ninguna medida de aplicación general.</p>	<p>Baja: Posiblemente algún(os) herido(s) o fallecido(s) (<=9 fallecidos), o alguna repercusión Económica (<1 millón USD), o alguna perturbación del servicio (>4 y <24 horas), o ninguna de las anteriores.</p>	<p>Ante una Amenaza Baja y según la consecuencia identificada para el administrador, aplicar las siguientes acciones y lapsos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consecuencia baja = 3Ac1/3T1 • Consecuencia Media = 3Ac1/3T1 • Consecuencia Alta = 3Ac2/3T2 	<p>3Ac1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Solicitar el PAC con corrección y acciones preventivas . • Identificar como riesgo para ser gestionado por el Control Calidad AVSEC de la empresa. • Si se requieren lapsos se deberán presentar medidas que mitiguen las consecuencias mientras se logra la corrección en el PAC aceptado. 	<p>3T1: Lapso para aplicar la acción correctiva, de 15 a 30 días</p> <p>Puede ser acordado más tiempo si se demuestra que lo requiere por aspectos financieros y logísticos.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 3 a 7 días</p>
			<p>Media: Decenas de muertos (=>10 y <100 fallecidos), o pérdidas por decenas de millones de USD (de 1 a 10 millones de USD), o perturbación importante del servicio (>24 y <48 horas) y la</p>	<p>Ante una Amenaza Media y según la consecuencia identificada para el administrador, aplicar las siguientes acciones y lapsos:</p>	<p>3Ac2:</p> <ul style="list-style-type: none"> Solicitar el PAC con corrección / acciones preventivas . • Identificar como riesgo para ser gestionado por el Control Calidad 	<p>3T2: Lapso para aplicar la acción correctiva hasta 15 días.</p> <p>En el ámbito de infraestructura de aeródromo y navegación aérea,</p>

			<p>confianza en el sistema aviación.</p>	<p>Consecuencia baja = 3Ac1/3T1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consecuencia Media = 3Ac2/3T2 • Consecuencia Alta = 3Ac2/3T2 	<p>AVSEC de la empresa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Autoridad Aeronáutica dictará las medidas cautelares temporales mientras se solventa la no conformidad según el PAC aceptado. 	<p>puede ser acordado si se demuestra que requiere más tiempo por aspectos financieros y logísticos.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 3 a 7 días.</p>
			<p>Alta: Cientos de muertos (= >100 fallecidos), o millones de USD (>100 millones de USD), o perturbación grave del servicio (>2días) y de la confianza en el sistema aviación.</p>	<p>Ante una Amenaza Alta y según la consecuencia identificada para el administrador, aplicar las siguientes acciones y lapsos:</p> <p>Consecuencia baja = 3Ac2/3T2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consecuencia Media = 3Ac3/3T3 • Consecuencia Alta = 3Ac3/3T3 	<p>3Ac3: Solicitar el PAC con corrección y acciones preventivas .</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar como riesgo para ser gestionado por el Control Calidad AVSEC de la empresa. • El PAC debe presentar medidas que mitiguen las consecuencias mientras se logra la corrección. • La Autoridad Aeronáutica dictará medidas cautelares temporales mientras se solventa la no conformidad según el PAC aceptado. 	<p>3T3: Lapso para aplicar la acción correctiva hasta 15 días.</p> <p>Lapso de entrega del PAC, de 3 días.</p>

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

Tabla 1-6 Gestión de no conformidades por Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC)						
Categoría	Naturaleza de la discrepancia	Evaluación del riesgo			Acciones a tomar (Ac)	Lapsos de tiempo (T) recomendados
		Vulnerabilidad (V)	Consecuencias (C)	Amenaza (A) (*)		
Categoría 4 No Conformidad Significativa	<p>Discrepancia significativa o grave respecto a las normas.</p> <p>Asociado comúnmente a requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que afectan directamente la esterilidad y el acceso a Zonas de Seguridad Restringidas. • Incumplimiento de los servicios de seguridad acordados con una empresa de servicios AVSEC. • Fallas en las medidas de seguridad sobre pasajeros, equipaje de mano, equipaje facturado, provisiones, suministros, carga, correo y aeronaves. • No disponer de personal de seguridad capacitado y certificado. 	<p>Alta: No hay medidas de atenuación de aplicación general, visto que, la normativa nacional en seguridad de la aviación (AVSEC) o el Anexo 17 de la OACI, no establecen el requisito o porque no existen, ni se aplican medidas realistas que sean eficaces, frete al escenario de la amenaza</p>	<p>Baja: Posiblemente algún(os) herido(s) o fallecido(s) (<=9 fallecidos) o, alguna repercusión económica (<1 millón USD), o alguna perturbación del servicio (>4 y <24 horas), o ninguna de las anteriores</p>	<p>Ante una Amenaza Baja aplicar las acciones y lapsos establecidos en 4Ac1y/4T1</p>	<p>4Ac1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se solicita acción inmediata antes que se inicie el vuelo, continúe la actividad aeronáutica o un personal aeronáutico continúe su tarea. 	<p>4T1: Acción correctiva: antes del próximo vuelo o antes de continuar con la actividad aeronáutica.</p> <p>Hasta 15 días continuos para la presentación de un PAC con medidas preventivas, una vez efectuada la acción inmediata.</p>
		<p>Media: Decenas de muertos (=>10 y <100 fallecidos), o pérdidas por decenas de millones de USD (de 1 a 10 millones de USD), o perturbación importante del servicio (>24 y <48 horas) y la confianza en el sistema aviación.</p>	<p>Ante una Amenaza Media aplicar las acciones y lapsos establecidos en 4Ac1/4T1.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La Autoridad Aeronáutica a dictará las medidas cautelares para suspender la operación, actividad aeronáutica certificada /aprobada o el 		
		<p>Alta: Cientos de muertos (=>100 fallecidos), o millones de USD (>100 millones de USD), o perturbación grave del servicio (>2días) y de la confianza en el sistema de aviación.</p>	<p>Ante una Amenaza Alta aplicar las acciones y lapsos establecidos en 4Ac1/4T1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • personal afectado, mientras se solventa la no conformidad. • Solicitar que el PAC registre la corrección ya tomada y presente acciones preventivas 		

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Todas las Actas propias de la Actividad Fiscalizadora, que para el momento de la entrada en vigencia de la presente Providencia Administrativa, aún no hayan sido cerradas sus “No Conformidades”, por encontrarse dentro del lapso de subsanación y cumplimiento por parte de la persona u organización aeronáutica, deberán ser actualizadas de conformidad con el nuevo texto normativo mediante nueva Acta de Seguimiento.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-189-09, de fecha 08 de julio de 2009, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.221, de fecha 15 de julio de 2009, que contiene “LOS PROCEDIMIENTOS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS QUE DEBERÁN OBSERVARSE PARA LA EMISIÓN, DISEÑO Y TRATAMIENTO DE LAS ACTAS, DERIVADAS DE LAS ACTIVIDADES DE INSPECCIÓN Y DE INSPECCIÓN DE VERIFICACIÓN CUMPLIDAS POR LOS INSPECTORES AERONÁUTICOS, ASÍ COMO PARA LA DETERMINACIÓN Y ESTABLECIMIENTO DE LOS PLAZOS DE CORRECCIÓN DE LAS NO CONFORMIDADES DETECTADAS EN LAS INSPECCIONES AERONÁUTICAS”

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Todo lo no previsto en la presente Providencia Administrativa, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, conforme con lo previsto en la legislación nacional vigente.

SEGUNDA: La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia dentro de los cuarenta y cinco (45) días siguientes a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

CNEL. FREDDY BORGES FLORES

Presidente (E) del Instituto nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

- ❖ **Providencia N° PRE-CJU-GDA-083-20, mediante la cual se suspende temporalmente la normativa que restringe la modalidad de clases vía online o a distancia, por parte de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), para la formación o capacitación de pilotos, tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina, despachadores de vuelo, personal vinculado a la operación de RPA, controladores de tránsito aéreo y demás especialidades técnicas aeronáuticas, regida bajo lo previsto en las RAV 141, 142 Y 147. Gaceta Oficial N° 41.845 del 23-03-2020**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N ° PRE-CJU-GDA-083-20
CARACAS, 16 DE MARZO DEL 2020
209°, 161° y 21°**

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confieren los numerales 1 y 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, en concordancia con el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, y conforme a lo dispuesto en la Regulación Aeronáutica Venezolana 11 (RAV 11) "Procedimiento para la Elaboración de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas";

POR CUANTO

El Ejecutivo Nacional siguiendo las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), dictó un Decreto, mediante el cual se declara el estado de alarma de conformidad con lo previsto en los Artículos 337 y 338 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, como medida extraordinaria para contrarrestar los efectos del COVID-19 y garantizar la salud y la vida de los ciudadanos y ciudadanas de la República, en tal sentido se ordenó la suspensión de las actividades escolares en todo el territorio nacional, medida que deben cumplir los Centros de Instrucción Aeronáutica Civil que operan en Venezuela.

POR CUANTO

Es competencia del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil ofrecer adecuada y oportuna protección a los usuarios y operadores de servicios aeronáuticos cuando ello sea necesario, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico, con el objeto de mantener niveles aceptables de la seguridad operacional y protección de la aviación civil.

POR CUANTO

La Regulación Aeronáutica Venezolana 141 (RAV 141), denominada: "Certificación de Centros de Instrucción Aeronáutica (CIA) y las Habilitaciones Respectivas para la Formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina, Despachadores de Vuelo, Personal Vinculado a la Operación de RPA y Demás Especialidades Técnicas Aeronáuticas"; dispone en el párrafo (J) de la Sección 141.38 Cursos de Formación y Habilitaciones, de manera expresa: "(J) Los Centros de Instrucción Aeronáutico CIA, deben establecer en la política de su manual que los cursos a impartir serán totalmente presenciales **y por ningún concepto se permitirá que los cursos contemplados en esta Regulación se establezcan vía on line**", situación ésta que la Autoridad Aeronáutica de la República, de conformidad con lo previsto en la Sección 11.14 de la RAV 11, puede autorizar bajo circunstancias excepcionales, como la anteriormente planteada, dictar una exención de cumplimiento de una norma contenida en las RAV, a los fines de satisfacer el cumplimiento de algún requerimiento y manteniendo los niveles aceptables de seguridad operacional y protección de la aviación civil.

DICTA:

La siguiente:

Disposición que tiene por objeto, suspender temporalmente la normativa que restringe la modalidad de clases vía on line o a distancia, por parte de los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), para la formación o capacitación de Pilotos, Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina, Despachadores de Vuelo, Personal Vinculado a la Operación de RPA, Controladores de Tránsito Aéreo y Demás Especialidades Técnicas Aeronáuticas, regida bajo lo previsto en las RAV 141, 142 y 147.

Artículo 1. La presente Disposición, es aplicable a todos los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), durante la vigencia del Decreto por el cual el Ejecutivo Nacional dicta el Estado de Alarma, y la consecuente suspensión de clases en el territorio nacional.

Artículo 2. Se suspenden temporalmente por un lapso de 30 días, pudiéndose extender por el tiempo que sea prorrogada la medida adoptada por el Ejecutivo Nacional, la aplicación del cumplimiento de los requisitos previsto en el párrafo (J) de la Sección 141.38 Cursos de Formación y Habilitaciones, de la RAV 141 "Certificación de Centros de Instrucción Aeronáutica (CIA) y las Habilitaciones Respectivas para la Formación de Tripulantes de Vuelo, Tripulantes de Cabina, Despachadores de Vuelo, Personal Vinculado a la Operación de RPA y Demás Especialidades Técnicas Aeronáuticas".

Artículo 3. Se autoriza a todos los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) y a los Centros de Entrenamiento Aeronáutico (CEA) a dictar clase teórica y su correspondiente evaluación vía on line o a distancia, conforme a los Programas de Instrucción Aprobados por el INAC, durante el tiempo de vigencia del Estado de Alarma dictado por el Ejecutivo Nacional.

Artículo 4. La Gerencia General de Seguridad Aeronáutica mantendrá vigilancia permanente, a los fines de garantizar el estricto cumplimiento del presente acto administrativo en resguardo de la seguridad operacional y que la actividad aeronáutica sobre la que versa la medida dictada se desarrolle de manera segura, ordenada y eficiente.

Artículo 5. 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,

CNEL. FREDDY VALDEMAR BORGES FLORES

Presidente (E) del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 3.931 de fecha 31/07/2019

Publicado en Gaceta Oficial N° 41.684 del 31/07/2019

- ❖ **Providencia N° PRE-CJU-GDA-084-20, mediante la cual se suspende temporalmente la aplicación de los requerimientos para la renovación de licencia y certificado médico aeronáutico vigente que dispone la normativa técnica aplicable, para extender la su validez por el lapso de 30 días en virtud de Estado de Alarma, prorrogable según lo determine el Ejecutivo Nacional. Gaceta Oficial N° 41.845 del 23-03-2020**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-084-20
CARACAS, 16 DE MARZO DEL 2020
209°, 161 ° y 21°**

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las atribuciones que le confieren los numerales 4 y 9 del Artículo 7 y los numerales 1, 3 y 15, literal "c", 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, en concordancia con el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, y conforme a lo dispuesto en las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas: 11 (RAV 11) "Procedimiento para la Elaboración de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas"; 60 (RAV 60) denominada "Licencias al Personal Aeronáutico" y 67 (RAV 67) denominada "Certificación Médica Aeronáutica".

POR CUANTO

El Ejecutivo Nacional siguiendo las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), dictó mediante Decreto, el Estado de Alarma de conformidad con lo previsto en los Artículos 337 y 338 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, como medida extraordinaria para contrarrestar los efectos del COVID-19 y garantizar la salud y la vida de los ciudadanos y ciudadanas de la República; en tal sentido, se ordenó la suspensión de las actividades laborales, escolares y académicas en todo el territorio nacional.

POR CUANTO

Es competencia del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil ofrecer adecuada y oportuna protección a los usuarios y operadores de servicios aeronáuticos cuando ello sea necesario, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico, con el objeto de mantener los niveles aceptables de la seguridad operacional y protección de la aviación civil.

POR CUANTO

El personal aeronáutico requiere para el ejercicio de sus funciones de las licencias y certificados médico aeronáutico vigente que dispone la normativa técnica aplicable, y vista la medida de excepción decretada por el Ejecutivo Nacional como parte de las medidas extraordinarias para contrarrestar los efectos del COVID-19, el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil como ente de Seguridad de Estado de Naturaleza Técnica, se propone proporcionar la debida protección a dichos usuarios de los servicios aeronáuticos con el objeto de garantizar la seguridad operacional y protección de la aviación civil, y que la misma se desarrolle de manera segura, ordenada y eficiente.

DICTA:

La siguiente:

Disposición con el objeto, de suspender temporalmente la aplicación de los requerimientos para la renovación de licencia y certificado médico aeronáutico vigente que dispone la normativa técnica aplicable, para extender su validez por el lapso de 30 días en virtud del Estado de Alarma, prorrogable según lo determine el Ejecutivo Nacional.

Artículo 1. La presente Disposición, es aplicable a todo el personal aeronáutico en ejercicio de sus funciones y cuyos documentos que le acreditan hayan vencido a partir del 15 de marzo de 2020.

Artículo 2. Se extiende la vigencia de las licencias, habilitaciones y certificados médicos aeronáuticos, por el lapso de 30 días, según dispone el Decreto de excepción, por el cual se dicta el Estado de Alarma, prorrogable según lo determine el Ejecutivo Nacional, a los

finés de mantener en niveles aceptables la seguridad operacional y protección de la aviación civil.

Artículo 3. Se suspenden de toda actividad laboral las áreas de trabajo de licencias y medicina aeronáutica, del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, durante el tiempo de vigencia del presente Acto Administrativo.

Artículo 4. La Gerencia General de Seguridad Aeronáutica mantendrá vigilancia permanente, a los fines de garantizar el estricto cumplimiento de esta Providencia Administrativa, en resguardo de la seguridad operacional y que la actividad aeronáutica sobre la que versa la medida dictada, se desarrolle de manera segura, ordenada y eficiente.

Artículo 5. 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,

CNEL. FREDDY VALDEMAR BORGES FLORES

Presidente (E) del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC)

Decreto N° 3.931 de fecha 31/07/2019

Publicado en Gaceta Oficial N° 41.684 del 31/07/2019

JURISPRUDENCIA

SALA CONSTITUCIONAL DEL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA

- ❖ **Es constitucional el Decreto N° 4.160 que declara el estado de alarma en todo el territorio nacional por la COVID-19, y que contiene medidas de interés para el transporte aéreo. N° 57 del 24-03-2020 (caso: Nicolás Maduro Moros)**¹

El capítulo II, desarrolla en sus artículos 6° al 22 lo atinente a las medidas inmediatas de prevención, a saber, la declaratoria de emergencia permanente del sistema de salud para la prevención y atención de los casos que se puedan presentar. La factibilidad de ordenar restricciones a la circulación, con su correspondiente fórmula alternativa para permitir acceso a bienes y servicios esenciales. La posibilidad de suspender determinadas actividades, entre las que se puede mencionar aquellas que comprenden lo académico y lo laboral; e indica aquellas que no son susceptibles de suspensión. Lo relacionado con el uso obligatorio de mascarillas que cubran nariz y boca. La posibilidad de suspender, en todo el territorio nacional, la celebración de espectáculos públicos; así como el cierre de establecimientos y espacios públicos o abiertos al público de carácter recreativo (parques, playas y/o balnearios públicos o privados); locales dedicados al expendio de comidas y bebidas, exceptuando el área destinada para la modalidad de reparto a domicilio o pedidos para llevar. También podrá suspenderse el tráfico aéreo.

Prevé, con carácter de obligatoriedad, la aplicación rigurosa de los protocolos y recomendaciones, especialmente las emitidas por la Organización Mundial de la Salud para la pandemia (COVID-19), en materia de recepción de pasajeros en puertos y aeropuertos).

...

En conclusión, examinado como ha sido el Decreto 4.160 de fecha 13 de marzo de 2020, publicado en la Gaceta oficial N° 6.519 Extraordinario, evidencia esta Sala Constitucional que cumple con los principios y normas contenidas en la Constitución de la República

¹ Disponible en <http://historico.tsi.gob.ve/decisiones/scon/marzo/309859-0057-24320-2020-20-0187.HTML>

Bolivariana de Venezuela, en tratados internacionales sobre derechos humanos válidamente suscritos y ratificados por la República y en la Ley Orgánica sobre Estados de Excepción.

**SALA DE CASACIÓN CIVIL
DEL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA**

- ❖ **La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico.** N° AVOC.000014 del 24-01-2020 (caso: *Abraham Ramón Palacios Seijas v. Esteban Fraga de León*)²

En aplicación de todo lo antes expuesto, esta Sala, a los fines de determinar su competencia, observa del escrito de solicitud presentado, que el juicio principal, es decir la causa Expediente Nro. 25.490 y las apelaciones que cursan en los Expedientes Nros. 09358/18 y 09359/18, cuyo avocamiento se pretende, versan sobre materia a fin a esta Sala, por cuanto la acción que se pretende es la nulidad de venta de un bien mueble, y están siendo tramitadas ante un Tribunal de Primera Instancia y un Tribunal Superior en lo Civil, Mercantil, Tránsito, y Marítimo, lo que patentiza que el presente caso es afín con las materias propias de esta Sala, que tiene atribuida por ley el conocimiento de causas en materia Civil, Mercantil, del Tránsito, Bancario, Marítimo, aeronáutico y exequátur. (Cfr. Fallo Nro. REG-098, de fecha 6 de marzo de 2018, expediente Nro. 2017-873).

² Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/enero/309451-AVOC.000014-24120-2020-19-372.HTML>

**JUZGADOS NACIONALES
CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

- ❖ **El juzgado precisa los requisitos que deben cumplirse para obtener la pensión de jubilación con ocasión del cargo de controlador de tránsito aéreo.** *Juzgado Nacional Segundo Contencioso Administrativo de la Circunscripción Judicial de la Región Capital – N° 2020-039 del 27-02-2020 (caso: José Gregorio Ochoa Martínez v. Instituto Nacional de Aeronáutica Civil)*³

Es por ello que la jubilación es reconocida por la jurisprudencia como un derecho social de rango constitucional, el cual constituye una garantía para los trabajadores y empleados públicos de gozar de una vida digna en retribución de los años de servicios prestados en una determinada empresa o institución, la cual consiste en el pago de una prestación dineraria que facilite el sustento de esta especial categoría de ciudadanos, luego de cumplidos los requisitos de edad y años de servicio legales y reglamentarios, siendo la base para su cálculo el salario percibido por el trabajador en su período laboral activo, de conformidad con las especificaciones que establezca la Ley especial sobre la materia.

En razón de esto, es preciso citar la disposición contenida en la Providencia N° 39.070 de fecha 1 de diciembre de 2008, el cual establece en su artículo 122 que:

“Artículo 122.- los funcionarios del instituto tendrán derecho a ser jubilados o pensionados, de conformidad con lo previsto en la Ley del Estatuto sobre el Régimen de Jubilaciones y Pensiones del funcionarios o funcionarias, empleados o empleadas de la Administración Pública Nacional, de los Estados y de los Municipios. Los Controladores de Tránsito Aéreo se regirán por el reglamento sobre el Régimen de Jubilaciones, según decreto N° 2.569 de fecha 7 de diciembre de 1988, publicado en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 34.109 de fecha 7 de diciembre de 1988.

³ Disponible en <http://jca.tsi.gob.ve/DECISIONES/2020/FEBRERO/1478-27-AP42-R-2018-000405-2020-000039.HTML>

De la disposición anterior, se desprende que el régimen de jubilación de los Controladores de Tránsito Aéreo es el contenido en el Reglamento sobre el Régimen de Jubilaciones, publicado en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 34.109 de fecha 7 de diciembre de 1988, el cual dispone en sus artículos 2, 3, 4 y 6 que:

“Artículo 2.- Los Controladores de Tránsito Aéreo visual adquirirán el derecho a la jubilación cuando hayan alcanzado la edad de 40 años y hayan cumplido 19 años de servicio independientemente de la edad.

(...Omissis...)

“Artículo 4.- Los Controladores de Tránsito Aéreo radar adquirirán el derecho a la jubilación cuando hayan alcanzado la edad de 36 años y hayan cumplido 15 años de servicio, o cuando hayan cumplido 18 años de servicio independientemente de la edad.

(...Omissis...)

“Artículo 6.- Para adquirir el derecho a la jubilación es necesario que el funcionario s haya desempeñado efectivamente y por un lapso no menor de 10 años como Controlador de Tránsito Aéreo.

De las normas trascritas se desprenden los requisitos que deben cumplirse para ser acreedor del beneficio de la pensión de jubilación con ocasión del cargo de Controlador de Tránsito Aéreo, estos son, que el funcionario haya alcanzado la edad requerida según la especialidad de controlador aérea que se trate, el tiempo específico de años de servicio y haber laborado en el cargo de Controlador Aéreo de forma ininterrumpida por al menos 10 años.