

Boletín de Derecho Aeronáutico



Año 5

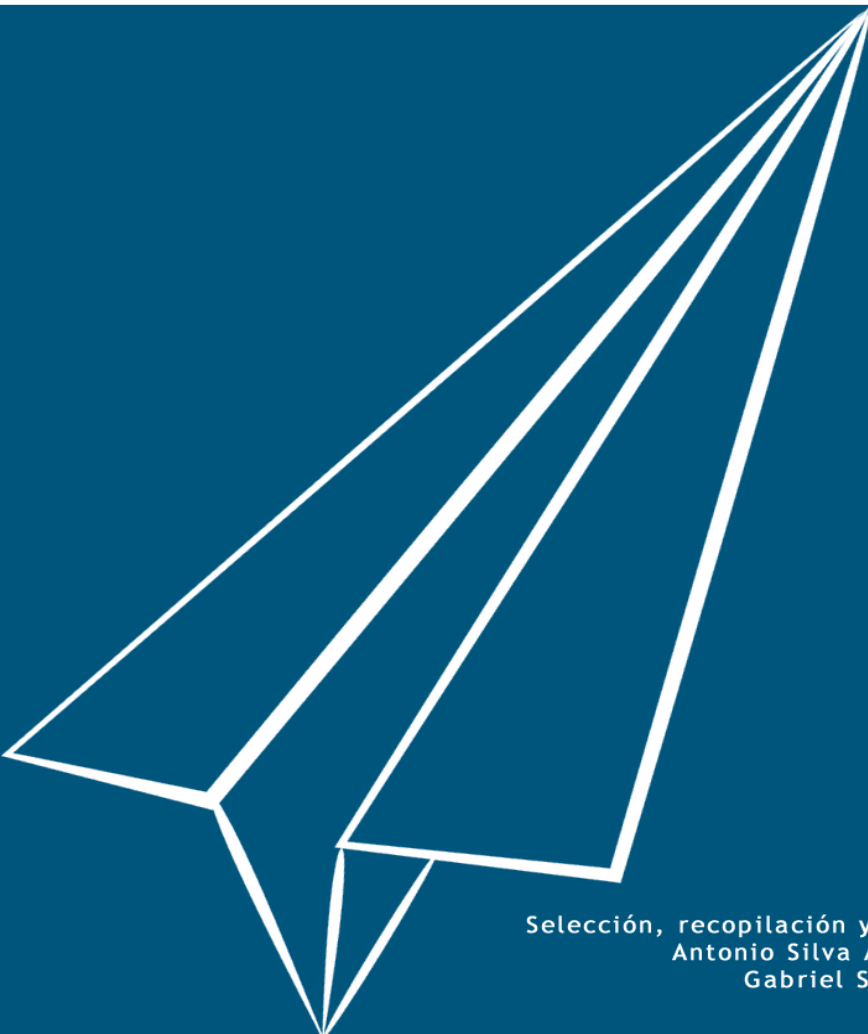
N° 20



Octubre-Diciembre 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, 2021

Centro para la Integración y el Derecho Público

BOLETÍN DE DERECHO AERONÁUTICO
Año 5 N° 20
(octubre-diciembre 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

2021, 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° 4.379, mediante el cual se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “Empresa de Transporte Aéreo cargo del Sur, S.A.”, pudiendo utilizar a todos los efectos la denominación de (EMTRASUR), 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**

Decreto N° 4.380, mediante el cual se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “Centro Nacional de Mantenimiento Aeronáutico, S.A.”, pudiendo utilizar a todos los efectos la denominación de (CENMA), 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)..... **17**

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil

Providencia mediante la cual se dicta la Normativa técnica que dispone la aplicabilidad de protocolos de bioseguridad para mitigar, contener y evitar los efectos de la enfermedad por Covid-19 y la propagación de la misma como consecuencia del desarrollo de la actividad Aeronáutica Civil..... **23**

JURISPRUDENCIA

Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia

No procede la medida de aseguramiento de una aeronave cuando la misma no constituye el objeto activo o pasivo de un delito o cuando su propietario no es sujeto de un proceso penal. N° 243 del 14-12-2020 (caso Daniela Carolina Guerrieri Selvaggio)..... **92**

Sala de Casación Civil del Tribunal Supremo de Justicia

La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico / En las causas aeronáuticas que sean de interés de la Nación debe intervenir el Procurador General de la República. N° AVOC.000014 del 30-11-2020 (caso: Alianza Glancelot C.A. v. Carlos Alberto Montilla Coronado y otro).....[95](#)

La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico. N° AVOC.000301 del 14-12-2020 (caso: Consorcio SMT Silva v. Constructora 200 C.A.).....[96](#)

La actividad aeronáutica es regulada por una jurisdicción especial. N° RC.000314 del 16-12-2020 (caso: Sucesión de Alida Monsanto de Pizzolante v. Industrias Biopapel, C.A.).....[97](#)

Juzgados Nacionales Contencioso Administrativo

Los Juzgados Nacionales de la Jurisdicción Contencioso Administrativa son competentes para conocer las vías de hecho en las que incurra el Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil Mayor (AV) Miguel Rodríguez. Juzgado Nacional Segundo Contencioso Administrativo de la Circunscripción Judicial de la Región Capital – N° 2020-121 del 16-12-2020 (caso: Virginia Andreina Vásquez Russo v. Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil Mayor (AV) Miguel Rodríguez).....[100](#)

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° 4.379, mediante el cual se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “Empresa de Transporte Aéreo cargo del Sur, S.A.”, pudiendo utilizar a todos los efectos la denominación de (EMTRASUR), 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° 42.011 del 19-11-2020

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

DECRETO N° 4.379

CARACAS, 19 DE NOVIEMBRE DE 2020

210°, 161° y 21°

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 y la refundación de la nación venezolana, basado en principios humanistas, sustentados en condiciones morales y éticas que persiguen el desarrollo de la patria y del colectivo, por mandato del pueblo, de conformidad con lo establecido 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 *eiusdem*, 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, con el propósito de fortalecer los principios de soberanía, desarrollo sustentable, independencia económica, autodeterminación del pueblo venezolano, así como superar las barreras de los paradigmas tradicionales imperiales, adentrándonos en las nuevas prácticas financieras, promoviendo la igualdad entre los venezolanos, en Consejo de Ministros,

CONSIDERANDO

Que al Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de Transporte, le corresponde con base en los principios y valores éticos promover, dictar, formular y evaluar las políticas, estrategias, planes y programas destinados a asegurar el desarrollo y fortalecimiento de las actividades del sector del transporte aéreo, dando cumplimiento a las órdenes emanadas de nuestro Presidente Nicolás Maduro Moros, a los fines de permitir la interconectividad nacional e internacional, para garantizar a favor de la población venezolana el libre tránsito, la libertad de industria y comercio así como el acceso a bienes y servicios de calidad,

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 con carácter empresarial que le permitan desarrollar actividades relacionadas con la prestación del servicio de transporte de carga aérea y correo postal, en el territorio nacional y con destinos internacionales, permitiendo coadyuvar al logro del desarrollo sustentable en el país, que redunde en el bienestar de su población,

CONSIDERANDO

Que resulta prioritaria la creación de una empresa dedicada al prestación del servicio de transporte de carga aérea y correo postal, en el territorio nacional y con destinos internacionales, por tratarse de actividades esenciales para el intercambio de bienes y servicios necesarios para garantizar una calidad de vida digna a la población venezolana y la soberanía económica de nuestro país, por lo que se destaca su vinculación de carácter estratégico a las actividades productivas del Estado; la cual garantizará que la generación de recursos y el aprovechamiento de los mismos se lleve a cabo bajo enfoques de sustentabilidad, productividad y solidaridad, asegurando el desarrollo integral, digno y provechoso para la colectividad e impulsando el pleno empleo a través de la generación de fuentes de trabajo, elevando en consecuencia el nivel de vida de la población y la justa satisfacción de las necesidades sociales,

DECRETO

Artículo 1º. Se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “**EMPRESA DE TRANSPORTE AÉREOCARGO DEL SUR, S.A.**”, pudiendo utilizar a todos los efectos la denominación de (**EMTRASUR**), 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 Maracay, estado Aragua, pudiendo establecer oficinas, agencias o domicilios especiales en cualquier otro lugar de la República Bolivariana de Venezuela y en el extranjero, previa autorización de su órgano de adscripción y de acuerdo con la Asamblea de Accionistas.

Artículo 2º. La empresa **EMTRASUR**, tendrá por objeto la planificación, administración, control de las operaciones y actividades de carga aérea y correo nacional e internacional, conforme a las leyes y regulaciones que rigen la materia.

Artículo 3º. El capital social inicial de la empresa **EMTRASUR**, será fijado en el Acta Estatutaria de la empresa, y estará constituido, suscrito y pagado cien por ciento (100%) por el Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA); pudiendo la accionista vender, ceder y traspasar las acciones de su propiedad hasta por un máximo del cuarenta y nueve por ciento (49%) sobre la totalidad del capital social, para permitir la participación de la inversión privada comprometida con el desarrollo del sector aeronáutico nacional autosustentable.

Artículo 4º. La dirección y administración de la empresa **EMTRASUR**, estará a cargo de una Junta Directiva, integrada por un (1) Presidente o Presidenta, seis (6) Directores Principales y sus respectivos suplentes, quienes serán de libre nombramiento y remoción, propuestos por el Presidente del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA) y designados por el Ministro del Poder Popular para el Transporte.

En el Acta Constitutiva Estatutaria de la empresa **EMTRASUR**, 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 la empresa **EMTRASUR**, 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 empresa **EMTRASUR**, 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 empresa **EMTRASUR**, 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. Este Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dado en Caracas, a los diecinueve días del mes de noviembre de dos mil veinte. Años 210° de la Independencia, 161° de la Federación y 21° de la Revolución Bolivariana.

Ejecútese,

(L.S.) **NICOLÁS MADURO MOROS**

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

Refrendado

La Vicepresidenta Ejecutiva de la República Bolivariana de Venezuela y Primera Vicepresidenta del Consejo de Ministros (L.S.) DELCY ELOÍNA RODRÍGUEZ GÓMEZ

Refrendado

El Ministro del Poder Popular del Despacho de la Presidencia y Seguimiento de la Gestión de Gobierno (L.S.) JORGE ELIESER MÁRQUEZ MONSALVE Refrendado El Ministro del Poder Popular para Relaciones Exteriores (L.S.) JORGE ALBERTO ARREAZA MONTSERRAT Refrendado La Ministra del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz (L.S.) CARMEN TERESA MELÉNDEZ RIVAS Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Defensa y Vicepresidente Sectorial de Soberanía Política, Seguridad y Paz (L.S.) VLADIMIR PADRINO LÓPEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Comunicación e Información y Vicepresidente Sectorial de Comunicación y Cultura (L.S.) FREDDY ALFRED NAZARET ÑAÑEZ CONTRERAS Refrendado La Ministra del Poder Popular de Economía, Finanzas y Comercio Exterior (L.S.) DELCY ELOÍNA RODRÍGUEZ GÓMEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular de Industrias y Producción Nacional y Vicepresidente Sectorial de Economía (L.S.) TARECK EL AISSAMI Refrendado La Ministra del Poder Popular de Comercio Nacional (L.S.) ENEIDA RAMONA LAYA LUGO Refrendado El Ministro del Poder Popular para el Turismo (L.S.) ALÍ ERNESTO PADRÓN PAREDES Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Agricultura Productiva y Tierras (L.S.) WILMAR ALFREDO CASTRO SOTELDO Refrendado La Ministra del Poder Popular de Agricultura Urbana (L.S.) GREICYS DAYAMNI BARRIOS PRADA Refrendado El Ministro del Poder Popular de Pesca y Acuicultura (L.S.) JUAN LUIS LAYA RODRIGUEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Alimentación (L.S.) CARLOS AUGUSTO LEAL TELLERÍA Refrendado El Ministro del Poder Popular de Petróleo (L.S.) TARECK EL AISSAMI Refrendado La Ministra del Poder Popular de Desarrollo Minero Ecológico (L.S.) MAGALY JOSEFINA HENRÍQUEZ GONZÁLEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular de Planificación y Vicepresidente Sectorial de Planificación (L.S.) RICARDO JOSÉ MENÉNDEZ PRIETO Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Salud (L.S.) CARLOS HUMBERTO ALVARADO GONZÁLEZ Refrendado La Ministra del Poder Popular para los Pueblos Indígenas (L.S.) YAMILET MIRABAL DE CHIRINO Refrendado La Ministra del Poder Popular para la Mujer y la Igualdad de Género (L.S.) CAROLYS HELENA PÉREZ GONZÁLEZ Refrendado La Ministra del Poder Popular de Atención de las Aguas (L.S.) EVELYN BEATRIZ VÁSQUEZ FIGUERA Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Juventud y el Deporte (L.S.) MERVIN ENRIQUE MALDONADO URDANETA Refrendado La Ministra del Poder Popular para el Servicio Penitenciario (L.S.) MIRELYS ZULAY CONTRERAS MORENO Refrendado El Ministro del Poder Popular para el Proceso Social de Trabajo (L.S.) GERMAN EDUARDO PIÑATE RODRÍGUEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Cultura (L.S.) ERNESTO EMILIO VILLEGAS POLJAK Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Educación y Vicepresidente Sectorial

del Socialismo Social y Territorial (L.S.) ARISTÓBULO IZTÚRIZ ALMEIDA Refrendado La Ministra del Poder Popular para la Ciencia y Tecnología (L.S.) GABRIELA SERVILIA JIMÉNEZ RAMÍREZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria (L.S.) CÉSAR GABRIEL TRÓMPIZ CECCONI Refrendado El Ministro del Poder Popular para el Ecosocialismo (L.S.) OSWALDO RAFAEL BARBERA GUTIÉRREZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda (L.S.) ILDEMARO MOISÉS VILLARROEL ARISMENDI Refrendado La Ministra del Poder Popular para las Comunas y los Movimientos Sociales (L.S.) NORIS HERRERA RODRÍGUEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para el Transporte (L.S.) HIPÓLITO ANTONIO ABREU PÁEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular de Obras Públicas (L.S.) RAÚL ALFONZO PAREDES Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Energía Eléctrica y Vicepresidente Sectorial de Obras Públicas (L.S.) NÉSTOR LUIS REVEROL TORRES Refrendado El Ministro de Estado para la Nueva Frontera de Paz (L.S.) GERARDO JOSÉ IZQUIERDO TORRES

- ❖ **Decreto N° 4.380, mediante el cual se autoriza la creación de una empresa del Estado, bajo la forma de sociedad anónima, que se denominará “Centro Nacional de Mantenimiento Aeronáutico, S.A.”, pudiendo utilizar a todos los efectos la denominación de (CENMA), 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° 42.011 del 19-11-2020

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

DECRETO N° 4.380

CARACAS, 19 DE NOVIEMBRE DE 2020

210°, 161° y 21°

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 y la refundación de la nación venezolana, basado en principios humanistas, sustentados en condiciones morales y éticas que persiguen el desarrollo de la patria y del colectivo, por mandato del pueblo, de conformidad con lo establecido 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 *eiusdem*, 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, con el propósito de fortalecer los principios de soberanía, desarrollo sustentable, independencia económica, autodeterminación del pueblo venezolano, así como superar las barreras de los paradigmas tradicionales imperiales, adentrándonos en las nuevas prácticas financieras, promoviendo la igualdad entre los venezolanos, en Consejo de Ministros,

CONSIDERANDO

Que corresponde al Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de Transporte, promover, dictar, formular y evaluar las políticas, estrategias, planes y programas destinados a asegurar el desarrollo y fortalecimiento de las actividades del sector del transporte aéreo,

dando cumplimiento a las órdenes emanadas de nuestro Presidente Nicolás Maduro Moros,

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 prestación del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y los productos aeronáuticos, componentes y equipos, permitiendo coadyuvar al logro del desarrollo sustentable en el país, 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 resulta prioritaria la creación de una empresa dedicada a la prestación del servicio de mantenimiento aeronáutico, de manera que se garantice el correcto y óptimo funcionamiento de las aeronaves, equipos, componentes y, en general productos aeronáuticos, que impulsará la industria aeronáutica nacional, mitigando la dependencia tecnológica y fortaleciendo el desarrollo. Asimismo, permitirá el aprovechamiento del talento humano, 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 “**CENTRO NACIONAL DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO, S.A.**”, pudiendo utilizar a todos los efectos la denominación de (**CENMA**), 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 Maracay, estado Aragua, 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 2°. La empresa **CENMA**, tendrá por objeto la prestación de los servicios relativos al mantenimiento de la aeronavegabilidad, tales como mantenimiento preventivo, reacondicionamiento, inspección, reemplazo de componentes, rectificación de defectos y/o incorporación de una modificación o reparación, entre otras actividades conexas a las aeronaves, equipos, componentes y en general productos aeronáuticos, nacionales o extranjeros, conforme a las leyes y regulaciones que rigen la materia; siendo que las actividades descritas no son limitativas, sino enunciativas y no taxativas.

Artículo 3°. El capital social inicial de la empresa **CENMA**, será fijado en el Acta Constitutiva Estatutaria de la empresa, y estará constituido, suscrito y pagado cien por ciento (100%) por el Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA); pudiendo la accionista vender, ceder y traspasar las acciones de su propiedad hasta por un máximo del cuarenta y nueve por ciento (49%) sobre la totalidad del capital social, para permitir la participación de la inversión privada comprometida con el desarrollo del sector aeronáutico nacional autosustentable.

Artículo 4°. La dirección y administración de la empresa **CENMA**, estará a cargo de una Junta Directiva, integrada por un (1) Presidente o Presidenta, seis (4) Directores Principales y sus respectivos suplentes, quienes serán de libre nombramiento y remoción, propuestos por el Presidente del Consorcio Venezolano de Industrias Aeronáuticas y Servicios Aéreos, S.A. (CONVIASA) y designados por el Ministro del Poder Popular para el Transporte.

En el Acta Constitutiva Estatutaria de la empresa **CENMA**, 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 la empresa **CENMA**, 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 empresa **CENMA**, 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 empresa **CENMA**, 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. Este Decreto entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dado en Caracas, a los diecinueve días del mes de noviembre de dos mil veinte. Años 210° de la Independencia, 161° de la Federación y 21° de la Revolución Bolivariana.

Ejecútese,

(L.S.) **NICOLÁS MADURO MOROS**

Refrendado

La Vicepresidenta Ejecutiva de la República Bolivariana de Venezuela y Primera Vicepresidenta del Consejo de Ministros (L.S.) **DELICY ELOÍNA RODRÍGUEZ GÓMEZ**

Refrendado

El Ministro del Poder Popular del Despacho de la Presidencia y Seguimiento de la Gestión de Gobierno (L.S.) **JORGE ELIESER MÁRQUEZ MONSALVE** Refrendado El Ministro del Poder

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

Popular para Relaciones Exteriores (L.S.) JORGE ALBERTO ARREAZA MONTSERRAT Refrendado La Ministra del Poder Popular para Relaciones Exteriores, Justicia y Paz (L.S.) CARMEN TERESA MELÉNDEZ RIVAS Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Defensa y Vicepresidente Sectorial de Soberanía Política, Seguridad y Paz (L.S.) VLADIMIR PADRINO LÓPEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Comunicación e Información y Vicepresidente Sectorial de Comunicación y Cultura (L.S.) FREDDY ALFRED NAZARET ÑAÑEZ CONTRERAS Refrendado La Ministra del Poder Popular de Economía, Finanzas y Comercio Exterior (L.S.) DELCY ELOÍNA RODRÍGUEZ GÓMEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular de Industrias y Producción Nacional y Vicepresidente Sectorial de Economía (L.S.) TARECK EL AISSAMI Refrendado La Ministra del Poder Popular de Comercio Nacional (L.S.) ENEIDA RAMONA LAYA LUGO Refrendado El Ministro del Poder Popular para el Turismo (L.S.) ALÍ ERNESTO PADRÓN PAREDES Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Agricultura Productiva y Tierras (L.S.) WILMAR ALFREDO CASTRO SOTELDO Refrendado La Ministra del Poder Popular de Agricultura Urbana (L.S.) GREICYS DAYAMNI BARRIOS PRADA Refrendado El Ministro del Poder Popular de Pesca y Acuicultura (L.S.) JUAN LUIS LAYA RODRIGUEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Alimentación (L.S.) CARLOS AUGUSTO LEAL TELLERÍA Refrendado El Ministro del Poder Popular de Petróleo (L.S.) TARECK EL AISSAMI Refrendado La Ministra del Poder Popular de Desarrollo Minero Ecológico (L.S.) MAGALY JOSEFINA HENRÍQUEZ GONZÁLEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular de Planificación y Vicepresidente Sectorial de Planificación (L.S.) RICARDO JOSÉ MENÉNDEZ PRIETO Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Salud (L.S.) CARLOS HUMBERTO ALVARADO GONZÁLEZ Refrendado La Ministra del Poder Popular para los Pueblos Indígenas (L.S.) YAMILET MIRABAL DE CHIRINO Refrendado La Ministra del Poder Popular para la Mujer y la Igualdad de Género (L.S.) CAROLYS HELENA PÉREZ GONZÁLEZ Refrendado La Ministra del Poder Popular de Atención de las Aguas (L.S.) EVELYN BEATRIZ VÁSQUEZ FIGUERA Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Juventud y el Deporte (L.S.) MERVIN ENRIQUE MALDONADO URDANETA Refrendado La Ministra del Poder Popular para el Servicio Penitenciario (L.S.) MIRELYS ZULAY CONTRERAS MORENO Refrendado El Ministro del Poder Popular para el Proceso Social de Trabajo (L.S.) GERMAN EDUARDO PIÑATE RODRÍGUEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Cultura (L.S.) ERNESTO EMILIO VILLEGAS POLJAK Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Educación y Vicepresidente Sectorial del Socialismo Social y Territorial (L.S.) ARISTÓBULO IZTÚRIZ ALMEIDA Refrendado La Ministra del Poder Popular para la Ciencia y Tecnología (L.S.) GABRIELA SERVILIA JIMÉNEZ RAMÍREZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Educación Universitaria (L.S.) CÉSAR GABRIEL TRÓMPIZ CECCONI Refrendado El Ministro del Poder Popular para el Ecosocialismo (L.S.) OSWALDO RAFAEL BARBERA GUTIÉRREZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda (L.S.) ILDEMARO MOISÉS VILLARROEL ARISMENDI Refrendado La Ministra del Poder Popular para las Comunas y los Movimientos Sociales (L.S.) NORIS HERRERA RODRÍGUEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular para el

Transporte (L.S.) HIPÓLITO ANTONIO ABREU PÁEZ Refrendado El Ministro del Poder Popular de Obras Públicas (L.S.) RAÚL ALFONZO PAREDES Refrendado El Ministro del Poder Popular para la Energía Eléctrica y Vicepresidente Sectorial de Obras Públicas (L.S.) NÉSTOR LUIS REVEROL TORRES Refrendado El Ministro de Estado para la Nueva Frontera de Paz (L.S.) GERARDO JOSÉ IZQUIERDO TORRES

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

- ❖ **Providencia N° PRE-CJU-GDA-154-20, mediante la cual se dicta la Normativa técnica que dispone la aplicabilidad de protocolos de bioseguridad para mitigar, contener y evitar los efectos de la enfermedad por Covid-19 y la propagación de la misma como consecuencia del desarrollo de la actividad Aeronáutica Civil.**
Gaceta Oficial N° 42.008 del 16-11-2020

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-154-20
CARACAS, 03 DE NOVIEMBRE DE 2020
210°, 161° y 21°

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 y en ejercicio de las competencias legalmente atribuidas tendrá acceso inmediato a los lugares donde se desarrollen actividades inherentes a la aeronáutica civil, conexas o de soporte, conforme con lo previsto en el artículo 14 de la Ley de Aeronáutica Civil,

POR CUANTO

Es competencia del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, ofrecer adecuada y oportuna protección a los usuarios y operadores de servicios aeronáuticos de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente, mantener niveles aceptables de la seguridad operacional y protección de la aviación civil, acatar y hacer cumplir las recomendaciones y protocolos de bioseguridad dictados por el Ministerio del Poder Popular para la Salud, con base a las recomendaciones emanadas de la Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la Salud y del Ejecutivo Nacional.

POR CUANTO

El Principio de Corresponsabilidad intrínseco a la actividad aeronáutica civil, determina que ésta debe desarrollarse de manera segura, ordenada y eficiente y a tales efectos, todas las personas naturales o jurídicas que utilicen o presten servicios aeronáuticos adquieren responsabilidades conforme al invocado Principio, previsto en la Ley de Aeronáutica Civil, generándose una serie de deberes y derechos en cuanto a eficiencia, calidad, puntualidad, responsabilidad, orden, disciplina, seguridad, respeto, transparencia y equidad, en la prestación del servicio de acuerdo a lo previsto en el ordenamiento jurídico que rige la materia.

DICTA,

La siguiente,

NORMATIVA TÉCNICA QUE DISPONE LA APLICABILIDAD DE PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD PARA MITIGAR, CONTENER Y EVITAR LOS EFECTOS DE LA ENFERMEDAD POR COVID-19 Y LA PROPAGACIÓN DE LA MISMA COMO CONSECUENCIA DEL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA CIVIL

CAPÍTULO I – GENERALIDADES

El reconocimiento por parte de la Organización Mundial de la Salud OMS, en fecha 11 de marzo de 2020 del COVID-19 como pandemia global, generó que los Estados adoptarán planes y acciones efectivas orientadas a la detección, contención y control del riesgo epidemiológico que genera la posible diseminación de la declarada

enfermedad, a fin de evitar su propagación, ello con el fin de garantizar la salud de los ciudadanos y los pueblos del mundo.

CAPÍTULO II – OBJETO, APLICABILIDAD Y DEFINICIONES

Objeto

Artículo 1. La presente normativa tiene por objeto establecer las medidas de bioseguridad para la protección contra cualquier enfermedad, epidemia o pandemia, de manera individual y colectiva, para asegurar la salud de las personas que usan, se desempeñan o explotan la actividad aeronáutica civil, a fin de reiniciar de manera segura, ordenada y eficiente las operaciones comerciales y generales de la aviación civil.

Aplicabilidad

Artículo 2. La presente normativa técnica, aplica a toda la actividad de aeronáutica civil realizada por explotadores, operadores, empleados, funcionarios y usuarios, independientemente del interés o rol que desempeñen, donde tenga jurisdicción la República, por lo tanto quedan sometidos a la presente normativa técnica:

a) Las actividades de la aeronáutica civil sobre las cuales ejerce jurisdicción la República Bolivariana de Venezuela.

b) El personal técnico aeronáutico, las aeronaves nacionales o extranjeras que operan dentro, desde o hacia la República Bolivariana de Venezuela, incluidas pasajeros, tripulación, efectos transportados, infraestructura aeronáutica, actividades de facilitación, equipos y demás actividades conexas.

c) Las operaciones de aeronaves y explotadores aéreos nacionales fuera del territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

d) Los Órganos y Funcionarios de Seguridad del Estado, los Funcionarios de Administración Aduanera y Tributaria, Salud, Autoridades para el Control Sanitario, cuando éstas desempeñen funciones en los aeropuertos nacionales e internacionales ubicados en la República Bolivariana de Venezuela.

Definiciones

Artículo 3. A los efectos de la presente normativa técnica aplicarán las siguientes definiciones:

Acción Correctiva: Actividad realizada para solucionar las no conformidades presentadas y que además contiene medidas que

prevendrán o minimizarán la posibilidad que se repita dicha no conformidad con incidencia en la prevención de riesgos.

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, previa delegación de la Autoridad Aeronáutica, dirigida a comprobar el cumplimiento de la normativa legal y técnica vigente, así como 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.

Aislamiento: Separación de los demás de personas enfermas o contaminadas o de equipajes, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales afectados, con objeto de prevenir la propagación de una infección y/o contaminación.

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.

Cuarentena: Restricción de las actividades y/o la separación: de los demás de personas que no están enfermas, pero respecto de las cuales se tienen sospechas, o de equipajes, contenedores, medios de transporte o mercancías sospechosas, de forma tal que se prevenga la posible propagación de la infección o contaminación.

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

Distanciamiento Físico: Encontrarse físicamente separado, en un momento determinado.

Enfermedad: Alteración más o menos grave de la salud.

Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII): es un evento extraordinario determinado que:

a) Constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad.

b) Podría exigir una respuesta internacional coordinada entre los Estados.

Epidemia: Enfermedad que se propaga durante algún tiempo por un país, acometiendo simultáneamente a gran número de personas.

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.

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.

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.

Pandemia: Enfermedad epidémica que se extiende a muchos países o que ataca a casi todos los individuos de una localidad o región.

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

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.

PCR: Reacción en cadena de la polimerasa PCR, determinando en esta técnica la amplificación del material genético.

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.

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.

CAPÍTULO III – DE LA FISCALIZACIÓN Y VIGILANCIA EJERCIDA POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DE LA REPÚBLICA

Artículo 4. Toda actividad aeronáutica a desarrollarse en la República Bolivariana de Venezuela, deberá ejecutarse conforme los mecanismos de prevención, control y seguimiento epidemiológico asociados a la epidemia del COVID-19, a fin de prestar servicios que generen las garantías necesarias a la salud pública y responsabilidad social, de acuerdo con lo que estime conveniente el órgano rector en materia de Salud Pública.

El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil en cumplimiento de las competencias legalmente atribuidas, podrá suspender cualquier actividad aeronáutica civil o servicios conexos, cuando mediante la aplicación de los procedimientos de vigilancia y fiscalización, verifique la ausencia o incumplimiento de disposiciones establecidas en relación a la aplicación de Protocolos de Bioseguridad que conforman la presente normativa, los cuales se encuentran enmarcados en la prevención, control y seguimiento epidemiológico, asociados a la pandemia del COVID-19.

Artículo 5. Los explotadores y usuarios de la actividad aeronáutica deben proporcionar sin dilación alguna a la Autoridad que lo requiera, toda la información solicitada a través de los diferentes formularios donde se plasmen las condiciones de salud, registro y seguimiento

enmarcados en la prevención, control y seguimiento epidemiológico, asociados a la epidemia del COVID-19.

Artículo 6. Los explotadores del servicio público de transporte aéreo, explotadores del servicio especializados de transporte aéreo y los explotadores de aeronaves, que realicen vuelos internacionales con destino a la República Bolivariana de Venezuela, deberán exigir a los pasajeros y personas transportadas en cada vuelo, la presentación de constancia de haberse practicado por lo menos cuarenta y ocho (48) horas antes del arribo al aeropuerto de destino en territorio nacional la Prueba (PCR), con resultado negativo.

El lapso aquí establecido podrá modificarse según lo determine la Autoridad competente en materia de Salud Pública; todos los pasajeros y personas transportadas por vía aérea, al arribar al aeropuerto de destino en el territorio nacional deberán cumplir las medidas de bioseguridad establecidas por las autoridades nacionales con competencia en materia de salud, así como las disposiciones de la Autoridad Aeronáutica.

CAPÍTULO IV – MEDIDAS O CONDICIONES PARA DESEMPEÑAR LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA CIVIL

Artículo 7. Todas las personas vinculadas a la actividad aeronáutica, podrán desempeñar dicha actividad, siempre que no presenten síntomas de enfermedades contagiosas que representen un riesgo a la salud pública.

Artículo 8. Los explotadores de las actividades aeronáuticas deberán disponer de medios físicos o electrónicos que faciliten el acceso al Formulario de Localización de Pasajeros y Declaración de Salud, los cuales deberán contener la información correspondiente a los aspectos de identidad, direcciones y números telefónicos de contacto, entre otros aspectos, documentos que deberá estar acorde a los requerimientos de la autoridad de salud pública competente. Dicho requerimiento es de obligatorio cumplimiento previo al Check in, según las directrices que la Dirección de Vigilancia Epidemiológica o la Dirección Nacional de Epidemiología del Ministerio del Poder Popular para la Salud.

Los explotadores del servicio de transporte aéreo que operen desde la República Bolivariana de Venezuela hacia otros Estados, están en la obligación de verificar previo al vuelo, que los pasajeros cumplen los

requerimientos de bioseguridad establecidos por la Autoridad competente en materia de salud del país de destino.

Artículo 9. Los explotadores aéreos son responsables de hacer desinfectar las instalaciones comunes donde desarrollan sus actividades, así como también las aeronaves, cumplir las recomendaciones del fabricante en concordancia con la frecuencia de sus operaciones, respetando las directrices estipuladas por la Autoridad Aeronáutica en coordinación con las Autoridades Sanitarias locales y siguiendo la orientación de la OMS.

Artículo 10. El traslado del personal aeronáutico por parte de los explotadores aéreos a las instalaciones aeronáuticas deberá realizarse en unidades vehiculares debidamente desinfectadas previo al traslado. En todos los casos, si el explotador aéreo es quien provee el transporte, deberá establecer un procedimiento para cerciorarse que los conductores de los mismos utilicen elementos de protección personal aprobados, así como también, que los vehículos hayan sido desinfectados con los productos recomendados.

Artículo 11. Las líneas aéreas y las empresas que desarrollan actividad económica dentro de la infraestructura aeroportuaria, deberán mantener y garantizar la desinfección de todos aquellos artículos que manipulen de manera constante y los de uso común. Para ello emplearán los elementos químicos recomendados por el Ministerio del Poder Popular para la Salud, ajustadas de conformidad con la frecuencia de uso o circulación de los usuarios.

Artículo 12. Los explotadores de las instalaciones aeroportuarias deberán activar mecanismos de seguridad física que permitan y aseguren que el ingreso de pasajeros y personal que labora en dichas instalaciones se efectúe bajo las siguientes condiciones: a) Debidamente identificado, b) Haciendo uso obligatorio de la mascarilla facial, o cualquier otro dispositivo o equipo de protección que se adopte, según lo dispuesto por la Autoridad Aeronáutica de conformidad a regulaciones del Ministerio del Poder Popular para la Salud. El incumplimiento de los requisitos exigidos limitará el ingreso o permanencia en dichas instalaciones.

El ingreso a las instalaciones aeroportuarias quedará limitado sólo a las personas que laboran en ellas y las que tienen programado viajar. En caso de niños, personas con discapacidad o personas mayores con

necesidades especiales que requieran estar acompañadas se aplicará de manera excluyente lo dispuesto en esta normativa.

Artículo 13. Los explotadores de los servicios aeronáuticos deberán garantizar que el personal que labore en sus instalaciones este provisto de elementos de protección personal, capacitado para detectar y atender usuarios que manifiesten voluntaria o físicamente algún síntoma, malestar o comportamiento asociado a alguna enfermedad contagiosa, en cuyo caso deberán reportar de manera inmediata al área de salud del aeropuerto y al explotador aéreo respectivo.

Artículo 14. La estadía, desplazamiento de las personas que laboran o hacen uso de las infraestructuras aeronáuticas deberá programarse de tal forma, que se respete y garantice el distanciamiento físico.

Artículo 15. Si un integrante de la tripulación o pasajero desarrolla algún síntoma que sugiera la posibilidad de infección por COVID-19 durante el vuelo, se deberán seguir los procedimientos y protocolos establecidos por la autoridad aeronáutica, de acuerdo a los protocolos señalados por la OMS, colocándose una mascarilla a la persona afectada, aislándose del resto de la tripulación, a menos que con eso se vea afectada la seguridad operacional. En caso de haber limitaciones de espacio, el explotador aéreo deberá considerar los riesgos y los principios de seguridad operacional al decidir qué medidas alternativas aplicará para prevenir la transmisión o propagación de una infección. La persona enferma deberá declarar su estado a las autoridades sanitarias a la llegada al próximo aeropuerto para someterse a una evaluación más exhaustiva.

Artículo 16. El formulario de localización pasajero (FLP), será necesario para obtener un registro que permita contactar la ubicación de los pasajeros en caso que surja alguna sospecha de bioseguridad proveniente de un vuelo que amerite realizar de manera efectiva la vigilancia y seguimiento de los pasajeros o viajeros, dicho registro quedará asentado en la parte sanitaria de la Declaración General de la aeronave.

Artículo 17. La manipulación cadáveres y de mercancías peligrosas por parte del explotador aéreo, deberá hacerse manteniendo las medidas de bioseguridad establecidas; igualmente el embalaje utilizado para el

envío de sustancias infecciosas debe cumplir con las medidas de seguridad establecidas para el traslado por vía aérea.

Bajo ninguna circunstancia se podrá trasladar una muestra biológica en equipaje de mano, maletas, ni otro envase que no esté autorizado por la autoridad de salud pública competente o que incumpla con los procedimientos establecidos en materia aeronáutica.

El traslado de muestras biológicas en el contexto de la pandemia, responderá a las exigencias de la “Guía Sobre la Reglamentación Relativa al Transporte de Sustancias Infecciosas 2019-2020 de la OMS.

Artículo 18. La tripulación de vuelo podrá operar, si no presenta ningún tipo de malestar o sospecha de algún síntoma en general relacionado con la enfermedad por COVID-19, en virtud de lo cual se realizará la prueba de test rápido, de acuerdo al protocolo establecido por el Ministerio del Poder Popular Para la Salud, en el lugar y momento acordada con el explotador del servicio de transporte aéreo.

El uso de elementos de protección personal (EPP) es obligatorio, desde el momento en que la tripulación ingresa al edificio de la terminal del aeropuerto de salida hasta el egreso del edificio de la terminal en el aeropuerto de destino, lo cual incluye el trayecto en vehículo desde y hacia el hotel de alojamiento si el mismo se realiza en compañía de terceras personas incluido el resto de la tripulación.

Artículo 19. Los miembros de la tripulación que tengan contacto directo con los pasajeros deben usar equipos de protección personal, en todo momento, los cuales deben ser reemplazados regularmente.

Artículo 20. El explotador aéreo debe garantizar el menor uso compartido de las instalaciones, entre el personal aeronáutico y los pasajeros, a fin de minimizar los riesgos de contagio, igualmente el explotador aéreo dotará la aeronave con la cantidad suficiente de trajes de aislamiento para uso de la tripulación de mando y cabina, en caso de presentarse a bordo un pasajero o miembro de la tripulación con síntomas compatibles con la enfermedad por COVID-19.

Artículo 21. Cuando se identifique a un pasajero sospechoso de contagio por COVID- 19 a bordo, antes de que se inicie el despegue, se debe informar al explotador de aeropuerto y a las autoridades sanitarias locales, así mismo se deben seguir sus instrucciones. En este punto, la tripulación de cabina no deberá haber tenido contacto directo más de 15 minutos con el pasajero sospechoso, por lo tanto, no

se tomarán medidas adicionales con respecto a la gestión de los miembros de la tripulación, a menos que las autoridades locales de salud pública indiquen lo contrario.

CAPÍTULO V – FISCALIZACIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Artículo 22. El personal encargado de realizar las inspecciones (auditorías, vigilancias), deberá hacer uso en todo momento de los elementos de protección personal adecuados y aprobados por el Ministerio del Poder Popular para la Salud, llevar el material mínimo necesario para realizar la actividad de supervisión (libreta, guías, lápiz, pendrive) y permanecer el tiempo estrictamente necesario para el desarrollo de la actividad.

CAPÍTULO VI – SEGURIDAD AEROPORTUARIA, RESGUARDO, ANTIDROGAS, MIGRACIÓN Y ADUANA

Artículo 23. Los explotadores de aeropuertos, organismos de seguridad de Estado con competencias en resguardo, antidrogas, migración, aduana y cualquier otra autoridad del Estado que sea designada para cumplir funciones en los aeropuertos del país deberán dotar los puestos de inspección correspondientes a cada área de materiales, equipos de protección para la inspección y medios electrónicos de chequeo de personas, equipajes carga y correo, a los fines de minimizar el contacto directo con elementos que pudieran estar contaminados con agentes patógenos, que pongan en riesgo la salud de los funcionarios en servicio y evitar los métodos invasivos en las inspecciones.

Artículo 24. Los explotadores de aeropuertos y el organismo con competencia en aduana deben utilizar medios electrónicos de chequeo de equipajes, a los fines de minimizar el contacto directo con elementos que pudieran estar contaminados.

CAPÍTULO VII – DE LOS PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD PARA EL DESARROLLO DE LAS OPERACIONES AÉREAS DENTRO, DESDE Y HACIA EL TERRITORIO NACIONAL CONSIDERACIONES GENERALES

Artículo 25. El presente capítulo desarrolla los Apéndices que establecen las actividades generales y responsabilidades de los diferentes órganos y entes de la Administración Pública, administrados, prestadores de servicios relacionados con la protección y programas

de bioseguridad que deben implementarse durante las operaciones aéreas en la República Bolivariana de Venezuela.

Artículo 26. Los explotadores del servicio de transporte aéreo, explotadores de aeronaves, explotadores de aeropuertos, empresas de servicios especializados aeroportuarios, concesionarios en los aeropuertos, pasajeros, usuarios así como las autoridades con competencia en materia de Resguardo y Antidrogas, Migración, Aduana, Salud y Control Sanitario, que ejercen funciones en los diferentes aeropuertos del país deberán dar estricto cumplimiento a los protocolos de bioseguridad establecidos en la presente normativa que seguidamente se especifican.

APÉNDICE A

De la limpieza y sanidad de las instalaciones

Sección 1.1 La autoridad sanitaria responsable en los aeropuertos, los explotadores aeroportuarios y los proveedores de servicios deberán acordar por escrito un plan reforzado de limpieza y desinfección, acorde con los procedimientos operacionales normalizados descritos en la Guía de higiene y saneamiento de los transportes aéreos de la OMS. El plan debería actualizarse con respecto a los procesos, cronogramas y productos a medida que se obtenga información nueva.

Se deberá realizar la limpieza periódica de al menos dos (2) veces por jornada laboral, con agua y jabón o con soluciones de hipoclorito al 0,1%. Asimismo, en los centros de trabajo, cada persona debe tener su vaso o taza de uso individual, no ingerir líquidos directamente desde el envase primario que los contiene, botella o jarra. La higiene o desinfección en los puestos de trabajo debe ser realizado con agua y jabón, hipoclorito al 0,1% o solución de alcohol al 70%.

Es necesario asegurarse que el personal a cargo de la limpieza y desinfección utilice el equipo de protección personal establecido, los productos de manera efectiva, incluida la concentración, el método y el tiempo de contacto de los desinfectantes, abordando las áreas que se tocan con frecuencia y que tienen más probabilidades de estar contaminadas.

Sección 1.2 En todas las unidades de trabajo públicas y privadas, se deberá garantizar que los baños habilitados estén dotados de jabón y

servicio de agua para facilitar el lavado de manos frecuentemente por parte de los usuarios.

Sección 1.3 Los Explotadores de Aeropuertos deberán realizar una limpieza y desinfección rutinaria de las superficies que frecuentemente hayan sido manipuladas o expuestas, como:

- a) Equipos de seguridad, bandejas, recipientes para artículos restringidos, bandas transportadoras de equipajes, mesas, botones de pánico, sillas, módulos y piso del punto de inspección de seguridad, áreas de equipaje y zonas donde hacen filas los pasajeros.
- b) Mostradores de información de los aeropuertos, mostradores para personas con movilidad reducida, zonas de presentación, zonas de migraciones y aduanas, zonas de inspección de seguridad, zonas de embarque; etc.
- c) Escaleras mecánicas y ascensores, pasamanos.
- d) Lavabos, sanitarios y áreas para cambio de pañales.
- e) Carros y puntos de entrega de equipaje: limpieza con paños húmedos desechables.
- f) Autobuses de traslado a los estacionamientos y autobuses para circular en parte aeronáutica.

Esta actividad se realizará antes de poner operativos los puntos de inspección y de control, así como a intervalos regulares, dependiendo del flujo y tráfico de pasajeros de cada aeropuerto en particular. Así mismo deberán de implementarse la limpieza y desinfección, a intervalos regulares, de las partes públicas, zonas de ingreso y salida de pasajeros, carruseles, carretillas porta equipajes y cualquier otro dispositivo o mobiliario de uso de pasajeros y empleados. Estas actividades de desinfección deberán ser registradas cada vez que se realicen, en el libro de novedades del punto de inspección.

Sección 1.4 Los Explotadores de Aeropuertos determinarán las zonas de la parte pública, salas de embarque, zonas restringidas, puntos de control de acceso, zonas de espera y embarque de aeronaves, migración, área de recogida de equipajes, aduana, entre otras áreas del aeropuertos, los puntos estratégicos para el acoplo de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado, dándoles la debida identificación para el conocimiento

de todo el personal y pasajeros en los terminales y otras instalaciones del aeropuerto.

De las medidas de protección personal y de los usuarios

Sección 1.5 En las unidades de trabajo públicas y privadas destinadas para la atención al pasajeros se deberá:

- a) Garantizar el uso de Equipos de Protección Personal (EPP) por parte de sus funcionarios y empleados, que cumplan como mínimo con mascarilla facial, guantes de látex y productos para la desinfección de manos, con base de 70% de alcohol. Para aquellos empleados que mantenga contacto directo con los pasajeros, sin ningún medio de protección como mamparas de acrílico o vidrios, deberán utilizar obligatoriamente lentes o pantalla facial (monogafas).
- b) Exigir y supervisar el uso permanente de la mascarilla facial por parte de los usuarios, a excepción de niños menores de 2 años.
- c) Implementar y velar porque se cumpla el distanciamiento físico por lo menos 1,5 metros entre personas, en las distintas áreas de los terminales aéreos.
- d) Reportar a la autoridad con competencia en materia de salud, los casos de personas con síntomas visibles relacionados con el COVID-19.
- e) Garantizar la correcta práctica para el desecho de los equipos de protección personal usados.
- f) Evitar llevarse las manos a la cara, ojos, nariz, boca, sin lavarlas previamente.
- g) Efectuar lavado frecuente de las manos con agua y jabón utilizando la técnica adecuada. Ante la ausencia de agua y jabón, se pueden utilizar soluciones o geles con alcohol al 70%.
- h) Es importante destacar que el uso de guantes no reemplaza la necesidad de una higiene adecuada de las manos, la cual debe realizarse con frecuencia.

Sección 1.6 Las unidades de trabajo con operaciones comerciales deberán maximizar los mecanismos de despacho con cita previa concertada y pagos por mecanismos electrónicos para evitar los contactos físicos e intercambio de papeles, billetes, monedas, en las transacciones económicas en el aeropuerto.

Sección 1.7 Las unidades de trabajo públicas y privadas en los puntos de control de acceso a los terminales, edificios administrativos o cualquier otra dependencia pública o privada dentro del aeropuerto, se deberá:

- a) Colocar sistemas de desinfección de mano y mecanismos de control de temperatura corporal que garanticen la verificación de signos del personal que ingresará a las instalaciones.
- b) Restringir el acceso de personas con algún signo o síntoma de enfermedad respiratoria aguda como fiebre, tos, estornudos frecuentes, malestar general o diarrea.
- c) Elaborar un registro de los trabajadores que padezcan enfermedades crónicas a través de los servicios de seguridad y salud en el trabajo.
- d) Restringir las visitas a las instituciones y empresas mientras esté vigente la emergencia del COVID-19.
- e) Dotar con insumos de higiene como: jabón líquido, toallas desechables, desinfectantes, gel alcoholado y/o alcohol líquido; así como recipientes cerrados o bolsas para el desecho de toallas y pañuelos.
- f) Velar por la disponibilidad de mascarillas para los trabajadores y trabajadoras.
- g) Adecuar los espacios para garantizar el distanciamiento físico, y con ello los horarios de trabajo para ajustar la densidad de ocupación de las instituciones, efectuar turnos especiales de ser el caso.
- h) Cualquier otra que contribuya a minimizar los efectos del COVID-19 en las unidades de trabajo conforme con las directrices del órgano rector en salud.
- i) Antes de la salida del edificio de la terminal, se deberían poner a disposición del público usuario varios puestos de lavado de manos o desinfectantes de manos.

Sección 1.8 Los diferentes concesionarios y establecimientos comerciales autorizados a operar deberán:

- a) Si la instalación tiene acceso a la parte Pública y no se realizó ningún control de temperatura, disponer en las puertas de acceso, personal que tomará la temperatura a las personas que accedan a los mismos y asegurar que se laven las manos o se produzca desinfección antes de permitir el ingreso a las instalaciones.

- b) Disponer para uso de los clientes de dispensadores de productos para la desinfección de manos y supervisar que los mismos utilicen en todo momento mascarillas de protección.
- c) Mantener la densidad de ocupación del espacio con sólo una (1) persona por cada dos metros cuadrados (2M²) tomando en cuenta los espacios de circulación del establecimiento. A tales efectos, deberán prever un número máximo de personas que puedan estar en los locales comerciales, de manera simultánea, organizando el acceso y salida de los locales, con el debido conteo. Los locales comerciales cuyas dimensiones no permitan el cumplimiento de esta medida, deberán buscar alternativas de atención sin el ingreso de los usuarios al establecimiento, garantizando el distanciamiento físico y el uso de mascarillas en la parte exterior del local comercial.
- d) Garantizar el uso de soluciones o geles con alcohol al 70% por parte de sus trabajadores, después de atender cada cliente y al manipular billetes, tarjetas de débito o crédito o cualquier documento de los mismos.
- e) Servir los alimentos o bebidas en recipientes herméticos, y evitar el uso de bandejas u otro tipo de implementos que puedan ser canales de contaminación del virus. De ser utilizados estos implementos, deberá garantizarse que son minuciosamente desinfectados para el uso de otro cliente.

De la capacitación en protección contra el COVID-19

Sección 1.9 En las unidades de trabajo públicas y privadas se deberá capacitar al personal en materia de prevención del COVID-19, en cuanto a:

- a) Signos y Síntomas;
- b) Formas de contagio;
- c) Normas de prevención;
- d) Uso correcto de equipos de protección personal (EPP);
- e) Método para desechar los EPP de manera adecuada y responsable;
- f) Tratamiento de casos sospechosos o confirmados; y otros que coadyuven en la prevención.

Sección 1.10 Los explotadores de aeronaves deberán capacitar permanentemente a las tripulaciones y dicha capacitación estarán dirigidas a:

- a) Medidas generales de protección e higiene.
- b) Autoevaluación de salud y signos de alarma.
- c) Identificación de un caso sospechoso a bordo.
- d) Uso adecuada del Kit de Precaución Universal (UPK) (Anexo 03).
- e) Asistencia de pasajero sospechoso en caso de una emergencia de salud pública de interés internacional a bordo.
- f) Correcto llenado de la FLP, del formulario de auto declaración de COVID-19 y parte de salud de la Declaración General de Aeronave.
- g) Procedimientos de actuación en condiciones normales como ante una declaratoria de emergencia abordó en tiempos de COVID-19.

De la información y señalética en los aeropuertos

Sección 1.11 Los explotadores de aeropuertos diseñarán e instalarán señales en los ascensores, si lo hubiere, indicando el número de personas permitidas para guardar el distanciamiento físico, y colocarán marcas de ubicación de las personas en el piso de cada ascensor

Sección 1.12 Los explotadores de aeropuertos deberán mantener en los sistemas de megafonía del aeropuerto, y otros sistemas audiovisual de información al pasajero, que abarcan las áreas públicas, zonas de espera y embarque de pasajeros, retirada de equipajes, migración (salida e ingreso), aduanas, entre otras, campañas y mensajes frecuentes a los pasajeros y empleados en el aeropuerto, sobre las medidas de protección contra el COVID-19.

Sección 1.13 Las unidades de trabajo públicas y privadas proporcionarán carteles, avisos y pantallas de información para notificar a los empleados sobre los procedimientos requeridos sobre la protección contra el COVID-19. (Anexo 02). Igual medida se deberá implementar en los mostradores de atención de pasajeros de las aerolíneas y/o en los puntos de ventas de boletos aéreos, donde se informe al usuario de las medidas preventivas sobre el COVID-19 y cualquier otra que el órgano rector de la salud disponga para el momento.

De la supervisión y control de calidad

Sección 1.14 Los explotadores de aeropuertos deberán incrementar actividades de Control de la Calidad en Seguridad de la Aviación, con el fin de evaluar la eficiencia de los procedimientos AVSEC, en aras de

que éstos no afecten la facilitación, sin que se conviertan en vulnerables y recomendar la modificación de las medidas y procedimientos establecidos, de ser necesario.

Sección 1.15 Las unidades de trabajo públicas y privadas deberán mantener constante supervisión del distanciamiento entre cada persona durante su permanencia en las instalaciones aeroportuarias.

De los pasajeros

Sección 1.16 Los explotadores de aeronaves deberán informar con anticipación, a los pasajeros, por los medios de comunicación disponibles, página web, redes sociales y otros medios, que deberán evitar salir de su hogar si hay síntomas de enfermedad respiratoria, fiebre, tos, malestar general, estornudos frecuentes, como lo establece la regulación sanitaria el MPPS en su Art. 4, literal C, numeral 1, normativa sanitaria de responsabilidad social ante la pandemia denominada coronavirus COVID-19; dictadas por el Ejecutivo Nacional. Así mismo se recordará a los pasajeros que debe garantizarse el suministro suficiente de máscaras adecuadas para la duración del viaje.

Sección 1.17 Los pasajeros deberán ser informados por los medios indicados en las secciones 1.12, 1.13 y 1.16, que de no cumplir con las medidas preventivas vigentes:

a) Se le negará el acceso al edificio de la terminal del aeropuerto, al proceso de chequeo en mostradores, a la cabina de la aeronave, o se le desembarcará, si los eventos tienen lugar antes de que se cierren las puertas de la aeronave, y las autoridades públicas competentes lo retirarán de las instalaciones del aeropuerto de acuerdo con la legislación nacional. Además, conforme a los requisitos nacionales, pueden estar sujetos a acciones adicionales sancionatorias.

b) Si los eventos tienen lugar durante el vuelo, se aplicarán los procedimientos relacionados con el manejo de casos de pasajeros insubordinados. Las autoridades podrán tomar medidas adicionales si se pone en peligro la seguridad del vuelo y la salud de los demás pasajeros y miembros de la tripulación en el aeropuerto de destino, de acuerdo con la normativa nacional.

Del explotador de aeronaves

Sección 1.18 Cualquier integrante de la tripulación que haya estado en contacto cercano con una persona que presente síntomas de estar infectada de COVID-19, deberá aislarse de acuerdo al protocolo establecido por las autoridades de salud y a la espera del resultado de la prueba diagnóstica, o bien durante 14 días a partir de la última exposición. Durante ese periodo, el explotador de aeronave deberá relevar del servicio a bordo al referido tripulante que deberá seguir las instrucciones de las autoridades sanitarias locales.

Sección 1.19 Cualquier integrante de la tripulación que presente signos o síntomas que sugieran una infección, o cualquier otra indisposición deberá ser relevado del servicio de vuelo, y presentado a la autoridad sanitaria competente para que reciba la atención médica tan pronto como sea posible. Visto que no hay evidencia documentada disponible hasta el momento con respecto a la inmunidad específica después del COVID-19. Además, hay varios casos de reinfección enumerados en la literatura reciente. En virtud de lo cual, los miembros de la tripulación que estuvieran infectados y recuperados del COVID-19, deberán tomar las mismas medidas de precaución que aplican al resto de la tripulación.

Sección 1.20 La tripulación de vuelo no debe tener ningún tipo de malestar y al observarse alguna sospecha de síntoma en general, no deberá presentarse para el vuelo y deberá informar su situación, a fin de tomar las medidas concernientes al caso.

Sección 1.21. Los explotadores de aeronaves deberán considerar reducir el servicio a bordo al mínimo necesario para garantizar los estándares de comodidad y bienestar para los pasajeros y limitar el contacto físico entre los miembros de la tripulación y los pasajeros, teniendo debidamente en cuenta la duración del vuelo. Entre estas medidas, están las siguientes:

- a) Suspender las ventas de productos libres de impuestos u otros productos no esenciales a bordo.
- b) Servicio reducido de alimentos y bebidas.
- c) Los alimentos y bebidas deberá servirse envasados y sellados, las bebidas enlatadas o en botellas y cerradas.

- d) Evitar los procedimientos de pago que impliquen contacto, como pagos en efectivo, para mitigar la transmisión entre la tripulación de cabina y pasajeros.
- e) El uso de suministros no esenciales durante el vuelo, como mantas y almohadas, deberá reducirse para minimizar el riesgo de infección.

El explotador aéreo en relación a los riesgos que puedan generarse por la extensión del vencimiento del certificado médico y la fatiga de las tripulaciones por la COVID-19, utilizará su sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) para analizar y mitigar estos riesgos, a fin de preservar la seguridad operacional.

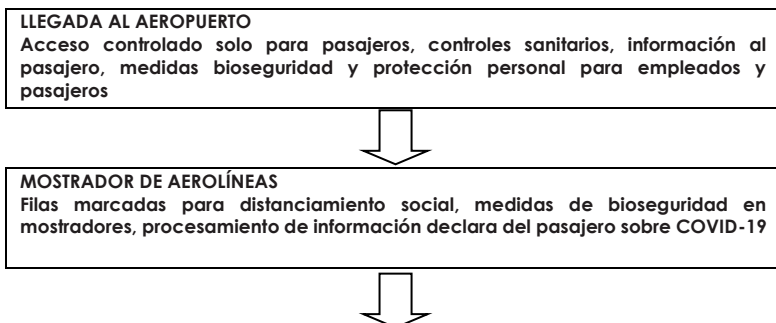
APÉNDICE B

ÁREAS DE TRABAJO DE LAS ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS

Sección 2 El proceso relacionado con las operaciones de aeronaves se presentan en áreas de trabajo donde se desarrollan las diferentes actividades con participación de las entidades públicas y privadas, considerando el circuito desde la llegada al aeropuerto, la preparación del vuelo, la recepción de los pasajeros y su equipaje, las medidas de seguridad de la aviación civil (AVSEC) para la protección del vuelo, los controles de Antidrogas, Reguardo, Migración, las medidas en las zonas de espera y embarque de vuelos, las medidas aplicadas durante el vuelo, el desembarque de las aeronaves, entre otras se representan en el siguiente diagrama de flujo.

Diagrama 1

Esquema general de las áreas de trabajo y su secuencia en las operaciones aeronáuticas



MANEJO FACTURADO Medidas de bioseguridad para la inspección y resguardo equipaje facturado	EQUIPAJE de	OPERACIONES EN PLATAFORMA Handling, Mantenimiento de aeronaves, Desinfección de aeronaves, Seguridad de aeronaves, Traslado de restos humanos y muestras biológicas	CONTROLES AL PASAJERO Medidas ajustadas para la Inspección de pasajeros, Controles de seguridad de Antidrogas, Resguardo y Migración	Actividades paralelas



ÁREA DE ESPERA Y SALONES VIP
Medidas de bioseguridad en instalaciones comerciales (tiendas y alimentación), distanciamiento por distribución de mobiliario, supervisión



EMBARQUE DE AERONAVES
Filas marcadas para distanciamiento social, medidas de bioseguridad en el pre-embarque y al abordar las aeronaves, desinfección de áreas de trabajo



EN VUELO
Medidas de bioseguridad para tripulantes (mando y cabina), medidas ante pasajeros y/o tripulantes posiblemente infectados de COVID-19, otras emergencias a bordo



AEROPUERTO DE LLEGADA
Medidas de bioseguridad ante posibles casos en vuelo de COVID-19, tripulaciones en pernocta, controles sanitarios, bioseguridad en migración y aduana, desinfección aeronaves

De la fase previas al vuelo

Sección 2.1 El Explotador de Aeronaves deberá:

- Al emparejar a la tripulación, el explotador aéreo debe mantener en la mayor medida posible los mismos pilotos para evitar la contaminación cruzada. Esto es particularmente importante para las operaciones de helicópteros y aún más para vuelos médicos.
- Para operaciones en áreas de alto riesgo, se debe equipar la aeronave con uno o más UPK. El equipo adicional, como las

máscaras faciales que cumplan al menos con los estándares quirúrgicos y los guantes desechables, deben estar disponibles para el uso de los pasajeros con síntomas asociados al COVID-19 y todos los miembros de la tripulación.

- c) Proveer los EPP contentivos de mascarilla facial recomendadas por las autoridades de salud y guantes de látex para todos los tripulantes. Su uso será obligatorio para todos los tripulantes y éstos evitarán tocarse, en todo momento, la cara y mascarilla con las manos. Durante las operaciones terrestres o aéreas, el uso del traje de aislamiento es obligatorio en situaciones de pasajeros con síntomas de COVID-19 ya que representan un alto riesgo de transmisión; cuando la Autoridad Aeronáutica lo indique expresamente; o, cuando por razones de seguridad operacional, a juicio de la tripulación, su uso sea recomendado. Las máscaras faciales debe reemplazarlas regularmente a intervalos que no excedan las 4 horas. Debe garantizarse la eliminación correcta del EPP y de otros elementos que puedan estar contaminados, siguiendo las pautas para la eliminación de materiales con secreciones biológicas.
- d) En una aeronave con más de un baño y si el número de pasajeros transportados lo permite, se debe bloquear un baño para uso exclusivo de la tripulación, preferiblemente el delantero.
- e) Limitar en la mayor medida posible, el acceso a la cabina de vuelo.
- f) Indicar a los miembros de su tripulación de cabina que eviten tocar las pertenencias de los pasajeros en todo momento.
- g) El personal de tripulación de vuelo se colocará el equipo de protección personal (EPP) y traje de aislamiento dentro de la aeronave antes de iniciar el embarque, es decir se realizará el briefing correctamente con los equipos de protección puestos. Cada integrante de la tripulación es responsable de retirar sus propios elementos de protección y embolsarlos después de cada uso.
- h) Las tripulaciones de cabina deben asegurarse que las superficies y el equipo del galley, equipos de emergencia, equipos de comunicación y los ameses de las sillas de las tripulantes de cabina, se hayan limpiado a fondo antes de comenzar la preparación del vuelo, e inspeccionar y verificar el contenido de los kits de protección universales UPKs antes de cada vuelo.

- i) Aunque a los pasajeros se les debió haber recordado acerca de proveerse de suficientes mascarillas para la duración del vuelo, los operadores aéreos deberán considerar llevar una cantidad suficiente de máscaras faciales a bordo para proporcionar a los pasajeros, en caso que lo requieran, especialmente para vuelos de larga distancia, donde se deben cambiar las máscaras cada 4 horas. Se debe implementar un proceso seguro de eliminación de mascarillas.
- j) Si la tripulación es provista de una dotación de artículos de cama (cobijas, sábanas, cobertores) en la zona de descanso de la tripulación, la tripulación debería colocar sus propios artículos de cama antes de iniciar su período de descanso y quitarlos luego siguiendo las recomendaciones de higiene. Para minimizar cualquier posibilidad de infección cruzada, cuando se proporcionen almohadas, almohadones, sábanas, mantas o edredones, no deberían ser utilizados por varias personas a menos que se desinfecten sus fundas.

Sección 2.2 El Departamento de Sanidad del Aeropuerto deberá coordinar la aplicación de pruebas diagnósticas confiables por parte de la autoridad de salud pública en función a su capacidad técnica y procedimiento de vigilancia epidemiológica diseñado para la enfermedad emergente.

Sección 2.3 Las Tripulaciones de vuelo deberán estar atentos a la aparición de signos o síntomas asociados al COVID-19 o aquéllos que pudieran estar relacionados a una enfermedad transmisible, presencia de fiebre o temperatura de 38 °C, acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa. En caso de la aparición de algunos de los síntomas antes mencionados el tripulante afectado deberá ser relevado del servicio de vuelo, aislarse y procurar atención médica tan pronto como sea posible. La tripulación debería controlar su temperatura al menos dos veces por día durante periodos de servicio y en cualquier momento en que no se sienta bien. Las tripulaciones deberán evitar el contacto con personas que tengan tos, fiebre, dificultad para respirar o que por cualquier otro motivo se sospeche que padecen de COVID-19.

Cuando alguna persona integrante de la tripulación tenga fiebre, dificultad para respirar u otros síntomas de COVID-19, debería quedarse en su casa o en la habitación de su hotel, notificando a su empleador y no presentarse a trabajar. Deberá ser relevada/o del servicio de vuelo, aislarse y procurar atención médica tan pronto como sea posible.

No debería reincorporarse al servicio hasta que no haya sido autorizada por el empleador y por las autoridades de salud pública.

Ejemplos de situaciones que pueden generar inquietud por el riesgo de exposición de la tripulación al contagio. Una persona integrante de la tripulación:

- a) Se encuentra dentro del período de cuarentena obligatoria correspondiente a un viaje o período de servicio previo.
- b) Ha dado positivo para COVID-19, aunque no tenga síntomas evidentes.
- c) Sabe que ha estado en contacto con otra persona con síntomas de COVID-19.
- d) Tiene algún síntoma de COVID-19.
- e) Se ha recuperado de los síntomas de COVID-19 pero todavía no ha sido examinada médicamente.

Sección 2.4 Al momento de utilizar una unidad de transporte del explotador de aeronaves, o contratada para el transporte de las tripulaciones, deberá:

- a) Solicitar y verificar que las unidades vehiculares estén debidamente desinfectadas previas a su traslado.
- b) Mantener siempre que sea posible; el distanciamiento físico de un asiento de por medio entre las personas.
- c) Los trabajadores deberán bajar de la unidad de manera ordenada y guardando el distanciamiento recomendado por la autoridades sanitarias con un mínimo de 1,5 metros entre personas en todo momento.

Sección 2.5 Adicionalmente los explotadores de aeronaves deberán, responder eficientemente a la presencia de fatiga en sus tripulaciones, en tiempos de mayor exigencia operacional debido al COVID-19. Las cuales responderán de acuerdo a las políticas de gestión de su sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

Sección 2.6 Las tripulaciones deberán mantener la desinfección de todos aquellos artículos que manejen de manera constante y para ello

utilizarán un paño con Alcohol, cloro o gerdex que son los más recomendables para realizar la desinfección de su área. Esta acción se repetirá tantas veces como sea necesaria.

Sección 2.7 Los explotadores de aeronaves deberán limitar el uso de dispositivos como teléfonos celulares, radios, herramientas y/o equipos que pudieran estar contaminados. Desinfectar la superficie de éstos en cada momento (antes y después de usarlos) resguardará su salud.

Sección 2.8 Los explotadores de aeronave deberán desarrollar procedimientos claros y detallados para el caso cuando un miembro de la tripulación se vuelve sintomático, cubriendo los casos en que el miembro de la tripulación se encuentra en su base de origen, en la ruta o mientras está en servicio activo.

De la carga, correo, suministros y provisiones

Sección 2.9 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo deberán en todo momento garantizar la protección de bioseguridad al personal que manipula la carga en los diversos procesos que se realizan:

- a) Desde el transporte terrestre hacia el almacén,
- b) Dentro de las instalaciones del almacén,
- c) Durante el traspaso de la carga entre el almacén y la plataforma en preparación a la carga y descarga de la aeronave y
- d) En los servicios de escala en la plataforma que ejecuta la carga y descarga en la aeronave.

Sección 2.10 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, en todas las etapas mencionadas en la Sección 2.9 deberán:

- a) Poner a disposición:
 - 1) Un puesto para lavarse las manos o
 - 2) Un desinfectante para manos a base de alcohol en los puntos de entrada, quioscos y zonas comunes.
 - 3) Limpiar y desinfectar regularmente las superficies (p. ej., manijas, picaportes, quioscos, teléfonos, dispositivos móviles compartidos y cualquier otro equipo).
- b) Se deberá establecer una o más zonas para ponerse o quitarse los EPP, según sea necesario.
- c) El distanciamiento físico deberá mantenerse en todo momento y evitar el contacto entre personas para cualquier actividad,

siempre que no se comprometa la seguridad operacional o utilizar EPP.

- d) Cuando se tenga que firmar documentos físicos, cada persona deberá firmar con su propio bolígrafo.
- e) El personal deberá recibir capacitación para que observen los principios de higiene personal y deberán utilizar los EPP cuando sea apropiado.

Sección 2.11 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, durante la presentación y entrega de documentos, deberán minimizar la proximidad entre personas, implementar la señalización en el piso y utilizar el EPP apropiado.

Sección 2.12 Los conductores deberán permanecer en la cabina del vehículo hasta que se les autorice a bajar, según los procedimientos establecidos, mantener una distancia física entre el conductor y el personal del establecimiento, limitar el contacto cercano de su personal y utilizar el EPP adecuado, cuando sea apropiado.

Sección 2.13 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, para la entrega de la documentación, deberán implementar sistemas digitales de intercambio de datos y de documentos.

Sección 2.14 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, deberán instalarse barreras físicas transparentes en los mostradores de atención de usuarios y en la recepción de documentos.

Sección 2.15 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, para evitar la contaminación cruzada, deberán establecer procedimientos para la limpieza y desinfección de los equipos usados en los almacenes, para manipular la carga después de cada uso.

Sección 2.16 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, deberán asegurar la rotación de las cuadrillas cada 7 días para evitar las infecciones cruzadas entre los empleados.

Sección 2.17 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, para evitar la contaminación cruzada, deberán asegurar la limpieza y desinfectarse los equipos de acarreo y los equipos auxiliares de tierra después de cada uso o empleo.

Sección 2.18 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, establecerán zonas para dejar las mercancías, con las indicaciones y señalizaciones necesarias de distanciamiento físico, siempre que sea posible, en las que se limitará también el contacto entre el personal que deberá utilizar EPP cuando corresponda.

Sección 2.19 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, deben reducirse al mínimo el contacto cercano del personal durante la operación de carga y promover la obligación del uso de los EPP principalmente durante la estiba de la cabina de pasajeros.

Sección 2.20 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, para la carga manual en forma de cadena humana, deberían utilizarse los EPP adecuados mascarillas y guantes y aplicarse los procedimientos de higiene después de cada operación.

Sección 2.21 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, deberá efectuar la sanitización de la carga y los pallets, de acuerdo a las recomendaciones realizadas por las autoridades competentes.

Sección 2.22 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y el correo, se asegurarán que las zonas destinadas para la inspección de la carga y el correo, se encuentren desinfectadas, así como las cintas transportadoras, las máquinas de rayos X, contenedores, mesas, entre otros.

Sección 2.23 Los explotadores de aeronave y los agentes de carga y correo, y el personal de AVSEC destinado a las labores de la inspección de seguridad de la carga y el correo se deberán:

- a) Cambiar los guantes después de cada inspección manual.
- b) Al cambiar de personal de operación del equipo de Rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo.
- c) En la medida de lo posible evitar la inspección manual y la revisión física de la carga y el correo, aplicando métodos alternativos como canes detectores de explosivos y equipos de detección de trazas (ETD) para resolver dudas sobre el contenido de la carga y el correo.
- d) Cambiar frecuentemente los hisopos para equipos ETD (Si aplica).

Sección 2.24 Las provisiones, suministros y material de la empresa, deberán:

- a) Ser revisados y evaluados tanto el envío como la documentación adjunta.
- b) Las carretillas o contenedores donde se almacenan y transportan las provisiones y suministros que han de embarcarse en una aeronave, deben estar esterilizadas, selladas con precintos o sellos de seguridad, y
- c) Si se evidencia que el contenido de cualquier contenedor o carretilla muestra indicios de interferencia ilícita se debe clasificar como "suministros desconocidos" y ser retirado de la aeronave y sustituido por un nuevo envío protegido.

De la llegada al aeropuerto, previo al vuelo y el acceso a instalaciones aeroportuarias

Sección 2.25 En todo aeropuerto el explotador de aeropuerto deberá designar e identificar las áreas de acceso a las terminales aéreas, donde:

- a) Se implementan estaciones de desinfección de manos.
- b) Se permitirá únicamente el ingreso a la parte pública de los edificios terminales a los pasajeros y personal debidamente identificados.
- c) En el caso que el pasajero sea una persona con discapacidad o un menor de edad, el personal de las puertas de ingreso permitirá el acceso de un acompañante.
- d) El pasajero, su acompañante en caso de ser requerido, y los empleados que accedan, deberán portar su identificación personal, documentación de viaje o acreditación del aeropuerto, así como el uso obligatorio de la mascarilla facial.

La designación de las zonas de acceso a los terminales de pasajeros y otras instalaciones aeroportuarias deberá realizarse en consideración a la disponibilidad de personal por parte del aeropuerto para controlar los accesos, así como el volumen de pasajeros y empleados que corresponda a cada terminal y/o edificio del aeropuerto. Cuando estos puntos de acceso no estén operativos o no pueda establecerse control alguno, los mismos deberán ser cerrados.

El personal que presta servicios de carretilleros, maleteros, taxistas, conductores de unidades transporte, etc. deberá ser ubicado en áreas fuera de los terminales, desde donde puedan prestar sus servicios a los pasajeros pero que no entorpezcan el tránsito vehicular y/o peatonal.

Sección 2.26 El explotador de aeropuerto en coordinación con la dependencia de sanidad del aeropuerto, realizará el control de ingreso sanitario que incluya la observación de síntomas y la medición de la temperatura corporal de estas personas por medios no invasivos. Los explotadores de aeropuertos, en coordinación con la autoridad con competencia en salud, implementarán las medidas preventivas para la pesquisa del COVID-19 a los viajeros y no viajeros, en cumplimiento de las políticas nacionales respectivas, en los puntos designados para el acceso a cada terminal, con el fin de asegurar su aplicación y así optimizar el recurso humano. El personal designado para realizar estos controles deberá utilizar, mascarilla facial, guantes de látex y lentes o pantalla facial (monogafas).

Sección 2.27 El explotador de aeropuerto en coordinación con la dependencia de sanidad del aeropuerto, deberá impedir el ingreso a los edificios terminales a los usuarios con temperatura mayor de 38°C o que evidentemente estén enfermos, para lo cual el personal de las puertas de ingreso deberá comunicar a la brevedad a la autoridad competente en materia de salud, quien finalmente evaluará al pasajero y tomará las medidas necesarias.

Sección 2.28 El explotador de aeropuerto implementará medidas que garanticen el distanciamiento físico, a través del marcado del piso con el fin de minimizar la concentración de personas en las áreas previa de acceso a las instalaciones del aeropuerto, así como la designación de personal para la supervisión in situ o remota, del cumplimiento de esta medida.

Sección 2.29 En las áreas públicas de los aeropuertos se deberá:

- a) Utilizar los medios químicos de desinfección para las manos, como gel que contenga como mínimo alcohol al 70% y dispuestos en los espacios públicos dentro de las instalaciones del aeropuerto.
- b) Mantener el distanciamiento físico en todo momento de 1,5 metros, en todas las instalaciones del aeropuerto y aplicar las medidas de higiene necesarias que indique el órgano rector de la salud en todo momento.

De los mostradores de atención de pasajeros

Sección 2.30 En cada aeropuerto se deberá marcar el piso con círculos, el uso de postes con cintas separadoras, u otras señales, las

zonas donde los pasajeros realizan la fila para el check in y entrega de equipaje, con la finalidad de mantener el distanciamiento de al menos 1,5 metros entre cada persona.

Sección 2.31 El explotador de aeropuerto en coordinación con la dependencia de sanidad del aeropuerto deberán establecer e implementar procedimientos de coordinación y respuesta rápida para asegurar la evaluación médica de los casos reportados por los explotadores de aeronaves sobre la presencia de personas visiblemente enfermas, en coordinación con la autoridad competente en materia de salud, la cual deberá tomar la decisión final si ese pasajero puede embarcarse o no.

Sección 2.32 El explotador de aeronave en coordinación con el explotador de aeropuerto implementará, una barrera de contención, tipo pared acrílica transparente en los mostradores, entre los pasajeros y el personal de la aerolínea, con abertura para el manejo de la documentación del vuelo.

Similar disposición se aplicará cuando se disponga de personal de perfilado de pasajeros. Esta medida tiene por objetivo reducir el potencial contagio mediante las gotículas expulsadas al hablar.

Sección 2.33 El explotador de aeronave o agente de tráfico contratado garantizará que el personal de mostrador (counter) deberá:

- a) Utilizar los EPP, incluida mascarilla facial, guantes de látex y lentes o pantalla facial (monogafas), este último en caso de no contar con alguna protección propia del mostrador como pantallas acrílicas o similares.
- b) Comunicar e interrogar si han estado expuestos al COVID-19 e informar sobre las medidas de protección, sin perjuicio que el counter cuente con medios gráficos informativos sobre el COVID-19.
- c) Informar a los pasajeros que se deben quitar la mascarilla facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación.
- d) Mantener la entrevista de seguridad a los pasajeros sobre el contenido de sus equipajes.

- e) Solicitar a los pasajeros que coloquen sus equipajes directamente en la balanza, para minimizar la interacción con el personal del counter.
- f) Identificar adecuadamente el equipaje facturado para facilitar su cotejo con el pasajero o miembro de la tripulación, en los diferentes procesos del control del mismo.
- g) En coordinación con el explotador de aeropuerto, evitar la acumulación de los equipajes facturados en la zona de counter.

Sección 2.34 El explotador de aeronave, para evitar que el equipaje de mano sea un vehículo de posible transmisión del virus, y limitar el manejo de estos artículos personales por parte de los inspectores, los pasajeros y el personal de tripulaciones, se deberá informar a los pasajeros, con suficiente anticipación al vuelo, a través de, señalización, anuncios públicos, web de la aerolínea, ventas de boletos, sobre cómo prepararse mejor para el control de sus pertenencias, recomendando limitar la cantidad de artículos personales que llevan para facilitar el proceso de inspección y facilitar su ubicación en las sombrereras, evitando requerir ayuda para acomodar el mismo.

Sección 2.35 El explotador de aeronave o agente de tráfico contratado, en caso de que se sospeche de una persona esté enferma por COVID-19, se procederá a notificar de manera inmediata, y en acuerdo al procedimiento establecido por el aeropuerto (ver actividad 2.3.2.), al departamento de sanidad del aeropuerto, quienes tomarán la decisión final si ese pasajero puede embarcarse o no.

Sección 2.36 El departamento de Sanidad del Aeropuerto deberá coordinar un tiraje médico que incluya determinación o pesquisa de COVID-19 para pasajeros en tránsito y el mismo quedará sujeta a la designación de la autoridad epidemiológica adscrita al aeropuerto.

Del manejo del equipaje facturado

Sección 2.37 El explotador de Aeropuerto, en las áreas destinadas a la inspección del equipaje facturado se deberá:

- a) Utilizar los EPP, incluida mascarilla facial y guantes de latex.
- b) Disponer de productos de desinfección.

- c) Destinar en estas áreas, puntos para el acopio de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado.
- d) Limitar al mínimo las inspecciones manuales del equipaje facturado, procurando inspeccionarlos desde varios ángulos en los equipos de Rayos X y/o utilizar ETD o perros entrenados para detección de explosivos. De persistir la sospecha sobre el contenido del equipaje, se deberá aplicar el proceso de registro físico, acordado en el Programa de Seguridad del Aeropuerto.
- e) Al cambiar de personal de operación del equipo de Rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo.

De las operaciones en plataforma y mantenimiento de aeronaves

Operación en plataforma

Sección 2.38 Las operaciones con aeronaves de carga que transportan carga y las operaciones con aeronaves para transporte de personas en las que se transporta carga en la cabina del pasaje, por cuestiones de seguridad operacional, es posible que por instrucciones del explotador de aeronave deban ir a bordo otros tripulantes además de la tripulación de vuelo.

Sección 2.39 El explotador de aeronave o las empresas de servicios de operaciones en plataforma proporcionará una referencia rápida a los diversos materiales y actualizaciones gubernamentales y de la industria sobre el brote de COVID-19, así como una guía de la industria específicamente relacionada con la de asistencia en tierra. Esto implica que los principios de la mayoría de los procedimientos operativos no se modifican, se deberán realizar las labores de limpieza, las buenas medidas de higiene y el uso constante de equipos de protección personal (EPP) adecuados. Se deberán atender las disposiciones de la OMS y las reglamentaciones locales como lo es el MPSS durante este tiempo de manipulación con un brote de COVID-19.

Sección 2.40 El explotador de aeronave o las empresas de servicios de operaciones en plataforma, deberán realizar las verificaciones de seguridad apropiadas antes de la reactivación de las operaciones a los equipos de operaciones terrestres tales como equipos electromecánicos (puentes de embarque, escaleras mecánicas y

ascensores) que han quedado inactivos a consecuencia de la falta de tráfico de pasajeros. Se deben definir y poner en marcha protocolos de mantenimiento

Sección 2.41 El explotador de aeronave o las empresas de servicios de operaciones en plataforma en las operaciones de plataforma se deberá:

- a) Utilizar las mascarillas, durante la manipulación de la carga.
- b) Utilizar los guantes de trabajo para la protección contra riesgos mecánicos, como la manipulación de superficies rugosas y/o filosas.
- c) No manipular paquetes visiblemente sucios de sangre o de fluidos corporales.
- d) Informar al personal que el uso de guantes quirúrgicos o cualquier otro tipo de guantes no reemplaza la necesidad de una higiene adecuada de las manos, la cual que debe realizarse con frecuencia, tal como se describió en párrafos anteriores.

Sección 2.42 El explotador de aeronave o las empresas de servicios de operaciones en plataforma deberán establecer un procedimiento de comunicación entre el personal de tierra y la tripulación de vuelo para evitar el contacto directo. Por ejemplo: El Agente de Rampa se comunica con la cabina de vuelo a través de los auriculares para informar:

- a) Se han colocado en forma segura la(s) escalera(s) en la(s) puerta(s).
- b) El Agente de Rampa confirmará que la(s) escalera(s) está(n) asegurada(s) y segura(s) para el desembarque.
- c) En caso de pasajeros posiblemente infectados, acordar la secuencia de desembarque que dependerá de la ubicación del pasajero afectado en relación con las puertas y debe diseñarse para minimizar el contacto entre esa persona con otros pasajeros.
- d) Si se transportan pasajeros en vehículos en la plataforma, el personal de tierra y la tripulación de cabina de pasajeros acordarán el número de pasajeros que desembarcarán en cada momento.
- e) Tanto la tripulación de cabina como el personal de tierra proporcionarán una señal de mano una vez que se alcancen los límites físicos acordados para mantener el "distanciamiento físico".

- f) Una vez que se acuerde el proceso de coordinación, los autobuses y dispositivos de embarque se deberán desinfectar antes de su uso para el siguiente proceso.

Esto asegurará que se evita el riesgo de infección entre el personal de tierra, por un lado y los pasajeros y la tripulación de un vuelo con una persona infectada, y por el otro, la desinfección se realiza a fondo.

Sección 2.43 El explotador de aeronave o las empresas de servicios de operaciones en plataforma deberán evitarse las operaciones sin unidades de aire acondicionado instaladas en las aeronaves o unidades externas de aire pre-acondicionado (PCA). Los operadores deberán garantizar que tanto las unidades PCA como el sistema de aire acondicionado de la aeronave tengan instalados filtros de partículas de alta eficiencia (HEPA), por su capacidad comprobada de filtrar partículas del tamaño del virus SARS-CoV-2 que ocasiona el COVID-19, de acuerdo con las especificaciones del fabricante. Si no se dispone de un sistema de filtrado equivalente a partir de las unidades de PCA, se debería permitir el uso del APU de la aeronave en la puerta de embarque para hacer funcionar el sistema de aire acondicionado de la aeronave.

Cuando en el puesto de estacionamiento se dispone de unidades externas de PCA y energía eléctrica fija de tierra (400 hertzios), la aeronave puede apagar su grupo auxiliar de energía (APU) tras la llegada. El sistema PCA aspira aire ambiente a través de un filtro de aspiración y proporciona aire acondicionado a la cabina.

Los sistemas de inyección de aire fresco y de recirculación de aire deberán estar funcionando para renovar el aire de la cabina antes del embarque, teniendo en cuenta lo siguiente:

- a) Para aeronaves con sistema de aire acondicionado, poner en marcha las unidades de aire acondicionado usando el aire de purga del grupo auxiliar de energía o de los motores o suministrar aire por medio de una fuente externa de aire pre-acondicionado durante al menos 10 minutos antes de proceder al embarque, durante todo el embarque y durante el desembarque.
- b) Para aeronaves con filtros HEPA, poner en marcha el sistema de recirculación para maximizar el flujo de aire que se filtra.
- c) Para las aeronaves sin sistema de aire acondicionado, mantener abiertas las puertas de ingreso de pasajeros, puerta de servicio y puerta de carga durante el tiempo de servicio de escala para facilitar la renovación del aire de la cabina.

Mantenimiento de aeronaves

Sección 2.44 Las Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico Certificadas (OMAC) para el inicio de operaciones de aeronaves, deberán asegurarse que los procesos de preservación y despreservación de aeronaves han sido ejecutados de conformidad con los programas de mantenimiento aprobados o de acuerdo con los manuales de servicio de las aeronaves.

Las OMAC deberán asegurarse de la condición de aeronavegabilidad de cada componente previo a su instalación en la aeronave, previendo posibles vencimientos inadvertidos de componentes o material consumible.

Las OMA deberán asegurarse que el personal involucrado en el mantenimiento se ha mantenido de conformidad con la Regulación Aeronáutica Venezolana 145 (RAV 145) en la sección correspondiente.

Sección 2.45 El explotador de aeronaves o la Organización de Mantenimiento Aeronáutico Certificada (OMAC), para aplicar los procedimientos de desinfección de aeronaves, se deberá:

- a) Consultar la documentación publicada por fabricantes de aeronaves y equipos y partes para determinar los productos a utilizar de conformidad con las recomendaciones de la Organización Mundial de Salud. Esta información es constantemente actualizada.
- b) Implementar inspección a intervalos regulares para garantizar la funcionalidad y durabilidad de los equipos y partes de la cabina de vuelo. Posiblemente después de cada diez aplicaciones de productos químicos desinfectantes o cinco días de operación, lo que sea mayor.

Sección 2.46 Los explotadores aéreos deberán efectuar regularmente el mantenimiento de los sistemas de aire y del sistema de abastecimiento de agua para garantizar que sigan brindando protección a la tripulación y a los pasajeros y pasajeras contra los virus. También deberán consultar al fabricante de las aeronaves sobre la frecuencia y métodos de mantenimiento específicos que correspondan.

En sus procedimientos de desinfección, los explotadores aéreos deberán incluir los paneles de acceso y otras áreas de mantenimiento para que las cuadrillas de mantenimiento también tengan un entorno de trabajo seguro.

Los explotadores aéreos deberán revisar y actualizar sus procedimientos para minimizar el número de personas que necesiten estar en contacto con las superficies que se tocan muy a menudo, como los paneles de acceso, picaportes, interruptores, etc.

Al cambiar los filtros del sistema de aire acondicionado, debe asegurarse de contar con protección especial y manipularlos con precaución. Contactar al fabricante o consultar los documentos que haya publicado para averiguar si es necesario seguir un procedimiento adicional de higlene o utilizar una protección extra para el personal a fin de evitar la contaminación microbiológica en el lugar en que se cambia el filtro.

Desinfección de la aeronave

Sección 2.47 Las aeronaves, posterior al desembarque y previo a la salida del siguiente vuelo, deberán ser desinfectadas de manera efectiva contra el COVID-19 con los productos y métodos autorizados por el fabricante de las aeronaves. Las áreas a ser desinfectadas contemplarán la cabina de mando, cabina de pasajeros, servicios y áreas de carga, observándose las orientaciones de la OMS "Consideraciones operativas para la gestión de casos COVID-19 o brote en la aviación", previendo que este procedimiento no interfiera con las operaciones aéreas y no produzca demoras en los vuelos. <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331488/WHO-2019-nCoV-Aviation-2020.1-eng.pdf>. Deberán tenerse especial consideración cuando se opere en un lugar considerado de alto riesgo por el COVID-19 y la desinfección posterior a un evento con caso sospechoso de enfermedad infectocontagiosa a bordo.

Sección 2.48 La información general proporcionada por los fabricantes de equipos y componentes de aeronaves indica que se pueden usar toallitas o paños húmedos con alcohol isopropílico de al menos 70% para desinfectar muchas de las partes y superficies de la cabina de vuelo. Pero se debe considerar que algunos otros fabricantes de equipos instalados en la cubierta de vuelo afirman que puede haber efectos no deseados por el uso repetido y frecuente de alcohol isopropílico en sus equipos.

El explotador deberá inspeccionar periódicamente los equipos para asegurarse de que no se produzcan efectos a largo plazo, decoloración o daños con el tiempo. Si se observan daños, consultar al fabricante sobre desinfectantes alternativos. Se debería tener un

cuidado especial con la aplicación sobre cuero y otras superficies porosas.

El alcohol isopropílico es inflamable, por lo que se deberán tomar precauciones en las zonas cercanas a posibles fuentes de ignición, así como la debida ventilación y con el equipo de protección personal adecuado, así como la sensibilidad de ciertos equipos al contacto directos o la acumulación del producto de limpieza y de desinfección. Se debe prestar especial atención a las fuentes de ignición ocultas, ya que muchas aeronaves tienen cajas electrónicas instaladas en el compartimento de carga.

Durante la aplicación del producto usando un paño humedecido para la limpieza o desinfección, es probable se cambien de posición los interruptores, palancas y demás controles de manera inadvertida, los explotadores y tripulación de vuelo deberán reforzar los procedimientos para verificar que todos los interruptores, palancas y demás controles de la cabina de pilotos y cualquier otro interruptor, palanca o control se encuentren en la posición correcta antes de la utilización de la aeronave. También se debería verificar el cierre de puertas y paneles de acceso.

No se deberán utilizar desinfectantes rociados en la cabina de mando e igualmente para aquellas otras áreas dentro de la cabina de pasajeros, a fin de garantizar las medidas de protección necesarias para los equipos. Se debe consultar la documentación publicada por fabricantes de aeronaves y equipos y partes para determinar los productos a utilizar de conformidad con las recomendaciones de la OMS. Esta información es constantemente actualizada.

Es posible que parte de los equipos requieran desinfección adicional por motivos de uso (por ejemplo, máscaras de oxígeno), en este caso los explotadores deberán establecer los procedimientos correspondientes.

No rociar isopropanol en la cabina. No permitir que el líquido se acumule o gotee dentro del equipo (p. ej., sistemas electrónicos de entretenimiento en vuelo).

En áreas de carga no dejar que el líquido entre en contacto directo con equipos de importancia crítica (p.ej., detectores de humo, equipo electrónico para accionar las puertas y toberas de descarga de extintores de incendios).

Para maximizar la eficacia de la desinfección, las superficies se deberán limpiar de polvo y residuos antes del procedimiento.

Sección 2.49 El explotador de aeronave mantendrá a bordo de las aeronaves el certificado de desinfección emitido por la autoridad competente o empresas privadas autorizadas.

Sección 2.50 El explotador de aeronave deberá mantener a bordo de cada aeronave un registro de desinfección (bitácora) donde se asienten las operaciones de desinfección realizadas a la aeronave.

De las medidas de seguridad de la aeronave

Sección 2.51 El explotador de aeronave o la empresa de servicios AVSEC contratada para la seguridad de las operaciones de aeronaves en plataforma, deberán:

- a) Limitar el contacto físico entre personas.
- b) Efectuar las inspecciones de personas a través de detectores de metales manuales y de sus posesiones de forma visual, evitando el contacto físico.
- c) Prohibir a los trabajadores que ingresen a la aeronave con bolsos, paquetes o pertenencias que no puedan ser inspeccionados de forma visual (se excluye a las tripulaciones del vuelo).
- d) Desinfectar el detector de metales manual utilizado, al efectuarse el cambio de personal AVSEC que lo opere.
- e) Reducir la presencia de trabajadores en la aeronave y fomentar el uso de radios o teléfonos para las comunicaciones necesarias entre el personal asignado a la operación.
- f) Asegurar que el personal AVSEC que efectúe los procedimientos de inspección o verificación de seguridad de aeronaves, utilice guantes de látex, los cuales deberán ser desechados al concluir cada procedimiento y llevar a cabo la desinfección del personal.

Del traslado de restos humanos por vía aérea

Sección 2.52 El explotador de aeronave o las empresas de servicios de operaciones en plataforma en los casos de traslado por vía aérea de restos humanos, se deberá:

- a) Mantener las medidas de personal y utilizar equipo de protección personal, si existiera la posibilidad de manipular los cadáveres.
- b) Asegurarse que el transporte del cadáver cumpla con las tres opciones para el traslado de restos humanos por vía aérea: cadáver cremado, cadáver embalsamado, cadáver no

embalsamado en féretro sellado colocado dentro de otro embalaje.

- c) El manejo del cuerpo de una persona fallecida por COVID-19 se hará acorde a las guías sobre el manejo de cadáveres de la OMS, y acorde a las de cada país.
- d) Se deberá presentar para el traslado del cadáver la siguiente documentación:
 - i. Certificado de defunción.
 - ii. Certificado de causa de muerte, si la misma no consta en el certificado de defunción, emitido por médico tratante.
 - iii. Certificado de embalaje del cuerpo emitido por la funeraria, (ejemplos Guías IATA y OACI).
 - iv. Consultas con las autoridades sanitarias del país de destino, si hay requisitos particulares para permitir la entrada de restos-humanos de las características descritas (si aplica).
 - v. Consultar la política de la compañía aérea que lo va a transportar.

En marzo de 2020, la OMS publicó orientación provisional sobre prevención y control del contagio para la manipulación segura de los cadáveres en el contexto de la COVID-19, el documento puede descargarse en:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331538/WHO-COVID-19-IPC-DBMgmetros-2020.1-eng.pdf>

Del traslado de muestras biológicas y mercancías peligrosas

Sección 2.53 el explotador de aeronave, las empresas de servicios de operaciones en plataforma o agentes de carga para el traslado de muestras biológicas, deberán:

- a) Mantener las medidas de higiene personal y utilizar equipo de protección personal si existiera la posibilidad de manipular por necesidad alguna sustancia.
- b) Asegurarse que el embalaje utilizado para el envío de sustancias infecciosas sea de buena calidad y lo suficientemente resistente como para soportar las condiciones físicas y de medio ambiente que ofrece el medio aeronáutico
- c) Por ningún motivo se podrá trasladar una muestra biológica en equipaje de mano, maletas ni otro envase que no esté autorizado por las autoridades sanitarias.

El traslado de muestras biológicas en el contexto de la pandemia, responderá a las exigencias de la “Guía sobre la reglamentación relativa al transporte de sustancias infecciosas 2019-2020 de la OMS: <https://apps.who.int/lris/bitstream/handle/10665/32798/WHO-WHE-CPI-2019.20-spa.pdf?ua=1>.

Controles de seguridad sobre pasajeros y su equipaje de mano

De los controles de seguridad aeroportuario, de resguardo, antidrogas, migración y aduana

Sección 2.54 En las labores de seguridad en los aeropuertos por parte de los entes con competencia en seguridad aeroportuaria (AVSEC), Resguardo y Antidrogas (Guardia Nacional Bolivariana), Migración (SAIME) y Aduana (SENIAT), explotador del aeropuerto deberá:

- a) Marcar con círculos, u otras señales, la zona donde los pasajeros realizan la fila, con la finalidad de mantener el distanciamiento de al menos 1.5 metros entre cada persona.
- b) Implementar, en lo posible, una barrera de contención, tipo pared acrílica transparente.
- c) Informar a los pasajeros que se deben quitar la mascarilla facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación.
- d) A excepción del organismo de seguridad de Estado, el cotejo de documentos de identidad y pase de abordaje deberá efectuarse de forma visual, sin contacto. En caso de requerir una validación adicional se hará de manera verbal.
- e) Con el fin de agilizar el flujo y reducir en corto tiempo la aglomeración de personas en las filas, considerar habilitar puestos de control adicionales, de ser factible.
- f) Disponer filas o ambientes separados para ser utilizadas con más agilidad y mínima exposición por los tripulantes, tanto a la salida como al arribo, así como para el personal aeroportuario para el ingreso y egreso de las zonas.
- g) Disponer de productos de desinfección, así como de anuncios y/o letreros de información a los pasajeros y personal indicándoles que deben higienizar sus manos antes de ingresar al punto de inspección de pasajeros.
- h) Garantizar que los funcionarios procedan al lavado de las manos por lo menos cada 30 minutos o en su defecto, utilizando gel desinfectante.

Sección 2.55 Durante la inspección de pasajeros y su equipaje de mano, se deberá:

- a) Utilizar medios electrónicos de chequeo de equipajes, a los fines de minimizar el contacto directo con elementos que pudieran estar contaminados.
- b) Sin menoscabo de las medidas de seguridad requeridas, se suspende provisionalmente el cacheo personal o revisiones físicas de pasajeros, evitando el contacto físico, a excepción de aquellos casos en que sea estrictamente necesario, para los cuales deben extremarse las medidas de bioseguridad por parte de estos funcionarios en la utilización de EPP.
- c) El personal de Seguridad de la Aviación de los explotadores de aeropuertos, para cumplir con los procedimientos de seguridad establecidos en la normativa, deberán contar de manera obligatoria con: Mascarillas, Pantalla Facial o Monogafas, Guantes desechables, y Gel antibacterial y/o alcohol al 70%.
- d) Si se utilizan equipos de detección de trazas de explosivos (ETD) en el puesto de inspección de pasajeros, se deberá cambiar los guantes luego de cada inspección con ETD ya que los desinfectantes para manos a base de peróxido de hidrógeno pueden aumentar la probabilidad de falsas alarmas con el ETD.
- e) Toda alarma de los detectores de metales (pórticos o manuales) o imagen sospechosa en el monitor de un equipo de Rayos X, sobre algún posible artículo prohibido o restringido en equipajes y posesiones del pasajero, se debe dilucidar dichas sospechas a través de los medios técnicos mediante:
 - i. El retiro por parte del propio pasajero del artículo sospechoso de su equipaje (bajo supervisión del personal de seguridad) y se realice una nueva inspección del artículo y el equipaje por separados, utilizando la máquina de rayos X, tantas veces como sea necesario, hasta descartar la sospecha.
 - ii. El retiro de artículos que causen la alarma del detector de metales, de la indumentaria, por parte de la propia persona inspeccionada (pasajero o personal de aeropuerto) y se realice una nueva inspección con el detector de metales (pórtico o detector manual), cuantas veces sea necesario hasta resolver la alarma.
- f) Al cambiar de personal de operación del equipo de Rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo.

- g) El personal deberá estar capacitado en detectar pasajeros o tripulación visiblemente enfermos, debiendo de reportar de manera inmediata al departamento de sanidad del aeropuerto y al explotador de aeronave respectivo.

Nota: Otras disposiciones en seguridad de la aviación (AVSEC) podrán ser solicitadas por la Autoridad Aeronáutica, y por lo reservado del tema se realizarán por intermedio de notificaciones o Circulares de Seguridad de la Aviación.

De Los controles de seguridad al acceso a zonas de seguridad restringida

Sección 2.56 El explotador de aeropuerto en los puntos de control de acceso de personas y vehículos a las ZSR, deberá:

- a) Desinfectar los puestos de control de acceso, antes de su puesta en operación y de manera recurrente, incluyendo los equipos que se dispongan para la inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, bandejas, mesas, etc.
- b) Marcar con círculos, u otras señales, filas que deben utilizar los empleados que deban pasar por el punto de control de acceso, con la finalidad de mantener el distanciamiento físico. Como mínimo 1,5 metros entre cada persona.
- c) Al cambiar de personal de operación del equipo de Rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo.

Sección 2.57 El explotador de aeropuerto y aquellos concesionarios autorizados para el control de acceso a Zonas de Seguridad Restringida (ZSR) contarán con personal de seguridad en los puntos de control de acceso que deberán:

- a) Solicitar al personal que al momento de ingresar a las ZSR, se quiten momentáneamente las mascarillas faciales para las verificaciones de la documentación e identidad del empleado.
- b) Cotejar los permisos, tarjetas o credencial de manera visual sin contacto, en caso de requerir una validación adicional se hará de manera verbal.
- c) Sin menoscabo de las medidas de seguridad requeridas, se suspende provisionalmente el cacheo personal o revisiones físicas, evitando el contacto físico, a excepción de aquellos casos en que sea estrictamente necesario para despejar cualquier duda, para los cuales deben extremarse las medidas de bioseguridad por parte de estos funcionarios en la utilización de EPP.

- d) Toda alarma del detector de metales (pórtico o manual) o imagen sospechosa en el monitor de un equipo de Rayos X, sobre algún posible artículo prohibido o restringido en las pertenencias del personal, se debe dilucidar dichas sospechas a través de los medios técnicos mediante:
 - i. El retiro por parte del propio empleado del artículo sospechoso de sus pertenencias, bajo supervisión del personal de seguridad y se realice una nueva inspección del artículo y del contenedor, embalaje o bolso por separados, utilizando la máquina de rayos X, tantas veces como sea necesario, hasta descartar la sospecha, y;
 - ii. Retiro de artículos que causen la alarma del detector de metales, de la indumentaria, por parte del propio personal y realice una nueva inspección con el detector de metales (pórtico o manual), cuantas veces sea necesario hasta resolver la alarma de dichos sistemas.
- e) Durante la inspección de los vehículos que ingresan al ZSR, se debe usar EPP que sea capaz de cubrir áreas del cuerpo que puedan estar en contacto con la superficie del vehículo.

Del área de espera, pre-embarque y salones VIP en el aeropuerto

Sección 2.58 El explotador de aeropuerto, explotadores de aeronaves y las empresas que presten servicios en la sala de espera y salas VIP deberán implementar medidas para la separación de los pasajeros, paralo que dejaran una silla de por medio entre estos en cada fila de la sala de embarque. Asimismo, en las filas adyacentes de asientos, implementar el distanciamiento, aplicando la no ocupación de las sillas inmediatas a las sillas ocupadas en la fila anterior y posterior, tipo tablero de ajedrez. Para ello deberán identificar las sillas a utilizarse.

Sección 2.59 Los concesionarios comerciales en los aeropuertos (deberán) implementar la provisión de los alimentos y bebidas embalados o empaquetados de manera individual o por porciones, y si fuera necesario ofrecer utensilios desechables.

Sección 2.60 El explotador de aeropuerto y los concesionarios comerciales deberán restringir el uso de áreas que estén visiblemente sucias por haber sido utilizadas por otros viajeros, sin antes haber pasado por un proceso de limpieza para la prevención del COVID-19.

Sección 2.61 Los pasajeros y personal que se encuentren en estas zonas, podrán retirarse las mascarillas únicamente cuando requieran ingerir alimentos, actividad que sólo podrán hacer en los lugares previamente designados para tal fin.

Del embarque de aeronave

Previo al embarque

Sección 2.62 El explotador de aeropuerto garantizará que las puertas de embarque de pasajeros, deberán estar señaladas con círculos, u otras señales, filas que deben utilizar los pasajeros en las zonas de embarque y las pasarelas de acceso a las aeronaves, con la finalidad de mantener el distanciamiento físico. Como mínimo 1,5 metros entre cada persona.

Sección 2.63 Los explotadores de aeronaves garantizarán que los mostradores destinados a las labores de embarque para los vuelos, estén dotados:

- a) De una barrera de acrílico o equivalente para la protección del personal de tráfico.
- b) Exponer por medios gráficos las medidas de prevención COVID-19, así como anunciar cómo será el servicio de catering durante el vuelo, etc.
- c) Y de dotar al personal de atención al pasajero de EPP, que incluyan mascarilla facial, guantes de látex y en el caso de no contar con las barreras mencionadas en el literal a) lentes o pantalla facial (monogafas).

Sección 2.64 El explotador de aeronaves al momento del embarque propiamente dicho, procederá:

- a) Abordar la aeronave una vez se indique al piloto al mando que la aeronave está lista y desinfectada para el vuelo, según los protocolos de higiene previstos por la empresa.
- b) Iniciar con los pasajeros de las últimas filas hacia adelante, y desde las ventanillas hacia los pasillos. Si la aeronave es de fuselaje ancho, los pasajeros con asientos del grupo central, irán embarcando desde el centro hacia los pasillos.
- c) Informar a los pasajeros que se deben quitar la máscara facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación durante el embarque.

- d) Efectuar con el cotejo de documentos de identidad y pase de abordaje (boarding pass) de manera visual, sin contacto. En caso de requerir una validación adicional se hará de manera verbal.
- e) Los viajeros deberán estar provistos de elementos de protección personal (mascarilla facial) y guardar distanciamiento físico.
- f) Si se detectan pasajeros visiblemente enfermos, reportar de manera inmediata al departamento de salud del aeropuerto.
- g) Al finalizar el embarque, desinfectar los equipos, dispositivos y superficies de contacto comunes con el público.

Sección 2.65 El explotador de aeropuerto, el explotador de Aeronave y las empresas de servicios aeroportuarios deberán realizar la desinfección y limpieza correspondiente a las unidades de transporte terrestre, utilizadas para el traslado de los pasajeros desde el terminal hacia la aeronave y viceversa, cada vez que culmine cada traslado.

Ingreso a la aeronave

Sección 2.66 Durante el proceso de embarque de la aeronave, la tripulación de vuelo deberá:

- a) Permanecer con la mascarilla facial en todo momento. Puede quitársela al cerrar la cabina de comando y establecer comunicación con torre de control.
- b) Las tripulaciones deben evitar el contacto físico con el público, con el personal de escala y el personal técnico, practicar una buena higiene de manos y respetar las medidas de distanciamiento físico.
- c) Únicamente se permitirá el ingreso en la aeronave de personal de escala, personal técnico y demás personal de escala autorizado respetando las medidas de distanciamiento físico.
- d) Los explotadores aéreos y de aeropuertos deberán colaborar para garantizar que los pasajeros no se mantengan a bordo de una aeronave sin ventilación adecuada por más de 30 minutos.
- e) Cuando lo permitan el número de pasajeros embarcados, la configuración de la cabina y los requisitos de masa y centrado, se deben garantizar, en la medida de lo posible, el distanciamiento físico entre los pasajeros. Los miembros de una familia se pueden sentar uno al lado del otro.

Durante el vuelo

Sección 2.67 En los casos en que se requiere desinfección adicional, como la desinfección del puesto de pilotaje con cada recambio de tripulación, los explotadores aéreos deberán proporcionar a las tripulaciones los elementos necesarios de desinfección y equipo de protección personal y siguiendo las instrucciones del fabricante de la aeronave.

Sección 2.68 Las tripulaciones de cabina deberán:

- a) Portar la mascarilla facial autorizada, durante toda la operación aérea. Se podrán retirar la misma al momento de las comunicaciones internas. El uso de equipos de protección personal no debería interferir en la capacidad de ejecutar los procedimientos de seguridad en situaciones normales, anormales y de emergencia, tales como la colocación de máscaras de oxígeno, extinción de incendios, etc.
- b) Las tripulaciones, tanto en servicio como en viaje para incorporarse al servicio, deberán observar buenas prácticas de higiene de manos, respetar las medidas de distanciamiento físico y reducir al mínimo dentro de lo que sea posible las interacciones y contactos no esenciales con los demás integrantes de la tripulación durante el servicio. De ser posible, se designará a una sola persona de tripulación de cabina para que podrá ingresar al puesto de pilotaje cuando sea necesario. Debería prohibirse compartir el equipo usado en las demostraciones de seguridad operacional.
- c) La distribución de bebidas y alimentos deberán estar envueltos bajo cubierta estéril y en material descartable o de desecho rápido. El mismo se podría acompañar de toallitas húmedas con alcohol, a ser utilizadas en la limpieza de las superficies de uso común en el vuelo.
- d) Los tripulantes deberán utilizar guantes de látex durante la distribución del servicio y cualquier otro.
- e) En lo posible si los anuncios no se realizan por el sistema audiovisual, estas comunicaciones sólo se realizarán por el sistema de audio.
- f) Deberán observar las medidas de distanciamiento físico y minimizar toda interacción no esencial, incluso con los pasajeros, durante el transcurso de su servicio, en la medida de lo posible, excepto cuando sea necesario para responder a una emergencia en vuelo.

- g) Deberán mantener las medidas de higiene, enfatizando el lavado de manos con mayor frecuencia durante del vuelo y monitorear de manera frecuente su estado de salud. Además de lavarse/desinfectarse las manos con frecuencia, evitar tocarse la cara, incluso cuando tengan puestos guantes.
- h) Establecer anuncios a los pasajeros de permanecer en sus asientos el mayor tiempo posible para minimizar el contacto físico con otros pasajeros y que el llamado a las tripulaciones debe ser en caso de extrema necesidad o emergencia.
- i) Instruir a los pasajeros que para el uso de los sanitarios, se deberá hacer la fila, guardando el distanciamiento recomendado.
- j) Incluir en sus demostraciones de seguridad, la manera en que los pasajeros deben quitarse las máscaras faciales antes de usar las máscaras de oxígeno del avión y donde colocar las primeras, en caso de emergencia.
- k) En caso de una emergencia médica a bordo, la Reanimación Cardiopulmonar (RCP), si es necesario, debe realizarse según los protocolos existentes. La válvula unidireccional de la máscara de reanimación boca a boca protegerá al miembro de la tripulación que proporciona el soporte respiratorio de la contaminación. Sin embargo, todos los miembros de la tripulación (y los voluntarios, cuando corresponda) deben realizar una higiene de manos adecuada inmediatamente después de que la RCP haya terminado, antes de tocar o ponerse en contacto directo con otros pasajeros o miembros de la tripulación.
- l) De requerirse el uso de equipos de dispensación de oxígeno es decir, oxígeno terapéutico, máscaras de oxígeno desplegadas durante el vuelo, deberán desinfectarse completamente antes del próximo vuelo. Cuando se proporciona oxígeno terapéutico a los pasajeros sospechosos o miembros de la tripulación, las máscaras de oxígeno utilizadas deben desecharse.
- m) En caso de emergencia, para facilitar la comunicación de instrucciones a los pasajeros, podrán quitarse las mascarillas protectores.
- n) Se debe prestar especial atención a la prevención y el tratamiento de los pasajeros insubordinados en el contexto de las presiones impuestas por la pandemia. Para esto se deberán aplicar acciones que comienzan con información al pasajero y la preparación de las tripulaciones para la aplicación efectiva de estas medidas y gestión de los riesgos asociados.

- o) Según la configuración de la aeronave, se evaluará la viabilidad de asignar un servicio higiénico exclusivo para la tripulación. Además, en la medida de lo posible en función de la aeronave, se asegurarán que el público debería utilizar el lavabo designado según la ubicación de sus asientos a fin de limitar los desplazamientos durante el vuelo, lo cual reduce la exposición a otras personas.
- p) Para limitar el número y la frecuencia de los chequeos físicos de la tripulación de vuelo, deben utilizarse métodos alternativos para comprobar su bienestar y condición de salud, como por ejemplo las llamadas regulares por el intercomunicador del avión.
- q) No deberían compartirse los equipos usados en las demostraciones de seguridad, en la medida de lo posible, para reducir las posibilidades de transmisión del virus. Si deben compartirse, debería considerarse la posibilidad de usar otros medios de demostración que prescindan de los equipos, o bien desinfectarlos a fondo después de cada uso.
- r) Distribuir a los pasajeros, y requerir de los mismos el adecuado llenado, la planilla FLP (Apéndice 1). Estas planillas también pueden ser entregadas a los pasajeros en los mostradores del aeropuerto, pero en todo caso, se debe prever la disponibilidad de una cantidad adecuada para ser repartida en las aeronaves, dicho formulario deberá ser entregado por los pasajeros a la autoridad sanitaria en el aeropuerto de destino.

Sección 2.69 Cuando cualquier pasajero a bordo, después del despegue, muestra síntomas como fiebre, tos persistente, dificultad para respirar u otros síntomas similares a la gripe, y tiene un contexto epidemiológico como haber estado en contacto reciente con casos positivos confirmados, las siguientes medidas deben ser consideradas:

- a) Al pasajero respectivo se le deberá proporcionar inmediatamente una máscara facial para limitar la posible propagación de gotas contaminadas. Si no hay una máscara facial disponible inmediatamente, pídale a la persona enferma que se cubra la boca y la nariz con pañuelos desechables al toser o estornudar.
- b) El explotador aéreo reservará las dos últimas filas del lado derecho para los casos sospechosos de COVID-19.
- c) Teniendo en cuenta todos los factores anteriores y el sistema de circulación de aire de la aeronave, cuando sea posible, el

pasajero sospechoso debe estar sentado en el último asiento de la ventana derecha.

- d) El baño más cercano al pasajero aislado debe designarse específicamente para fines de cuarentena.
- e) De acuerdo con la composición de la tripulación de cabina, el miembro principal de la tripulación de cabina debe proporcionar instrucciones sobre cómo manejar la asistencia del área de cuarentena.
- f) Se deberán designar miembros específicos de la tripulación para proporcionar el servicio necesario en vuelo para las áreas de cuarentena. Este miembro de la tripulación de cabina debe ser el que ya tuvo contacto con el pasajero sospechoso. La tripulación de cabina que esté en contacto con un pasajero sospechoso de estar infectado no debería acudir al puesto de pilotaje a menos que exista una necesidad operacional.
- g) El miembro de la tripulación designado deberá hacer uso del equipo de EPP en la UPK, debe minimizar los contactos cercanos (a menos de 2 metros) con otros miembros de la tripulación y evitar contactos innecesarios con otros pasajeros.
- h) Cuando sea posible, la boquilla de suministro de aire individual para el pasajero sintomático debe cerrarse para no aumentar la propagación de las gotas.
- i) Cuando el pasajero sospechoso viaja acompañado, el acompañante también deberá incluirse en el área confinada al área de cuarentena designada, incluso si no presenta ningún síntoma.
- j) El pasajero aislado deberá ser transferido de acuerdo con las instrucciones de las autoridades locales de salud pública, después de que el vuelo haya aterrizado y otros pasajeros hayan desembarcado.
- k) El miembro de la tripulación designado para proporcionar servicios a bordo para el pasajero sintomático y otros miembros de la tripulación que puedan haber estado en contacto directo con el pasajero sospechoso, deben ser transportados a instalaciones donde puedan desinfectarse antes de estar en contacto con otras personas.
- l) Alternativamente, y como último recurso, después de eliminar cuidadosamente el EPP usado y lavarse y desinfectarse las manos, los respectivos miembros de la tripulación de cabina podrían estar

aislados a bordo, en un área de cuarentena, para regresar a la base o al destino de escala.

- m) El miembro de la tripulación designado para proporcionar servicios a bordo para el pasajero sintomático y otros miembros de la tripulación que puedan haber estado en contacto directo con el pasajero sospechoso, deben ser transportados a instalaciones donde puedan desinfectarse antes de estar en contacto con otras personas.
- n) Alternativamente, y como último recurso, después de eliminar cuidadosamente el EPP usado y lavarse y desinfectarse las manos, los respectivos miembros de la tripulación de cabina podrían estar aislados a bordo, en un área de cuarentena, para regresar a la base o al destino de escala.
- o) Siempre que sea posible, después de regresar a la base de origen, pero a más tardar 48 horas después del primer contacto con el pasajero sospechoso, los miembros de la tripulación deben tomar las medidas de autoaislamiento apropiadas en espera del resultado de la prueba del pasajero. Si la prueba es positiva, los miembros de la tripulación respectivos deben colocarse en cuarentena durante 14 días desde el último contacto con el pasajero confirmado como positivo, a menos que las autoridades locales de salud pública especifiquen lo contrario. Si la prueba es negativa, podrán reanudar las actividades de vuelo.
- p) Cuando se identifique a un pasajero sospechoso a bordo, antes de que se inicie el despegue, se deberá informar al aeropuerto y a las autoridades sanitarias locales y se deben seguir sus instrucciones. En este punto, la tripulación de cabina no debería haber tenido contacto directo más de 15 minutos con el pasajero sospechoso respectivo, por lo tanto, no se tomarán medidas adicionales con respecto a la gestión de los miembros de la tripulación, a menos que las autoridades locales de salud pública indiquen lo contrario.
- q) El piloto al mando, o su representante, pondrán en conocimiento de las autoridades de los aeropuertos de destino, con la mayor antelación posible a la llegada, todo caso de enfermedad con signos de naturaleza infecciosa o prueba de riesgo para la salud pública a bordo tan pronto como el piloto al mando tenga conocimiento de dicha enfermedad o riesgo. Esta información será transmitida de inmediato a la autoridad competente del aeropuerto. En caso de urgencia, (el) piloto al mando comunicará

la información directamente a la autoridad competente del aeropuerto.

Sección 2.70 Las tripulaciones de mando deberán:

- a) Evitar el acceso a la cabina de mando a personas ajenas a la tripulación.
- b) Mantener cerrada la puerta de la cabina del avión.
- c) La tripulación de mando dentro de la cabina y con la puerta cerrada, podrá quitarse la mascarilla.
- d) La tripulación de mando deberá usar la mascarilla de protección al salir de la cabina de mando.
- e) Al momento de comer, usar antibacterial y evitar intercambiar utensilios.
- f) Ausentarse del puesto de pilotaje por periodos breves para usar el lavabo y para el descanso programado.
- g) Autorizar a un integrante de la tripulación de vuelo o de la tripulación técnica a desembarcar de la aeronave para completar inspección externa, reabastecimiento de combustible, etc., evitando el contacto directo con el personal de tierra.

Sección 2.71 Si algún integrante de la tripulación desarrolla fiebre o algún síntoma que sugiera la posibilidad de infección con COVID-19 durante el vuelo, la persona deberá seguir los procedimientos señalados en la orientación de la OMS, colocándose una mascarilla y aislándose del resto de la tripulación a menos que con eso se vea afectada la seguridad operacional. En caso de haber limitaciones de espacio, el explotador aéreo habrá de considerar los riesgos y los principios de seguridad operacional al decidir qué medidas alternativas aplicar para prevenir la transmisión de COVID-19. La persona enferma deberá declarar su estado a las autoridades sanitarias a la llegada para someterse a una evaluación más exhaustiva.

Sección 2.72 La tripulación al identificar algún pasajero con signos o síntomas que den indicios visible de enfermedad o que presenta temperatura mayor de 38 °C, se deberá dar cumplimiento al protocolo de notificación de sospechas de enfermedades transmisibles, u otros riesgos para la salud pública, a bordo de acuerdo con lo previsto en el Anexo 04 y la Ilustración 01 de la presente normativa técnica.

La notificación de sospechas de enfermedades transmisibles, u otros riesgos para la salud pública, a bordo se hará según el procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo PANS-ATM, Doc 4444. Directrices para los estados relativas al manejo de enfermedades transmisibles que representen un riesgo grave para la salud pública. OACI.

Sección 2.73 Operación del Sistema de aire acondicionado y sistemas de recirculación de aire en vuelo:

- a) Paquetes de flujo (PACK): Hacer funcionar los sistemas de control ambiental con todas las unidades en modo automático (AUTO) y mantener encendidas las soplantes de recirculación sólo si se confirma que hay filtros de recirculación de aire HEPA instalados.
- b) Sin filtros HEPA. Si los filtros instalados no son HEPA, contactar al fabricante de la aeronave para que recomiende la mejor configuración del sistema de recirculación.
- c) Paquetes de flujo durante el despegue: Si el procedimiento operacional de la aeronave en vuelo exige que las unidades de aire acondicionado estén apagadas para el despegue, las mismas deberían volver a encenderse en cuanto sea posible sin afectar el empuje.
- d) Ventilación de cabina: La mejor ventilación posible de la cabina se obtiene cuando las unidades de aire acondicionado instaladas en el avión y las soplantes de circulación están en pleno funcionamiento. Por eso se recomienda minimizar el despacho con las unidades de aire acondicionado inactivas. Y para las aeronaves equipadas con filtros HEPA, se recomienda minimizar el despacho con las soplantes de recirculación inactivas. En algunas aeronaves, el flujo de aire óptimo se logra cuando todas las válvulas de salida de aire están activadas. Por ello, conviene consultar al fabricante para saber si se afectaría la ventilación de la aeronave en caso de que las válvulas de salida de aire no funcionen y si, en ese caso, existen limitaciones para el despacho.
- e) Flujo de aire. En algunas aeronaves, el flujo de aire óptimo se logra cuando todas las válvulas de salida de aire están activadas. Por ello, conviene consultar al fabricante para saber si se afectaría la ventilación de la aeronave en caso de que las válvulas de salida de aire no funcionen y si, en ese caso, existen limitaciones para el despacho.

- f) Operaciones de alto flujo. Si la aeronave tiene la opción de seleccionar el funcionamiento con flujo máximo de aire, consultar al fabricante la configuración recomendada.

Del desembarque de aeronave en el aeropuerto de destino

Sección 2.74 De presentarse algún caso sospechoso, se deberá:

- a) Seguir los procedimientos establecidos en el Plan de Emergencia del aeropuerto.
- b) El capitán de la aeronave, o su representante, llenarán y entregarán a la autoridad sanitaria del aeropuerto de destino, la parte sanitaria de la Declaración General de Aeronave, según el modelo descrito en el Reglamento Sanitario Internacional R51-2005.

Sección 2.75 En condiciones normales de vuelo:

- a) La tripulación de vuelo se retirará de la aeronave luego de que se haya retirado el último pasajero.
- b) Cuando la tripulación de vuelo abandona el puesto de pilotaje, se deben retirar sus efectos personales y guardar todos los objetos para dejar el puesto de pilotaje listo para la limpieza y desinfección.

Sección 2.76 Al complementar todas las formalidades tras completar el vuelo y las realizadas antes de partir en los vuelos de vuelta, las tripulaciones en servicio y quienes estén viajando para incorporarse al servicio deberán:

- a) Observar las medidas de distanciamiento físico,
- b) Practicar buena higiene de manos.
- c) Reducir al mínimo las interacciones y contactos no esenciales con las y los demás integrantes de la tripulación, el personal de escala/técnico y sus pertenencias, tanto como sea posible, y
- d) Utilizar la mascarilla facial en todo momento.

Exención de cuarentena durante una escala: La tripulación, el personal de mantenimiento y el personal especializado de servicios de carga que participen en vuelos con una parada-estancia no deberían ser puestos en cuarentena con supervisión médica ni retenidos en observación durante la parada-estancia o al regreso, a menos que se sepa que hayan estado en contacto con una persona sintomática (pasajera, pasajero u otra persona de la tripulación) a bordo durante la parada-estancia.

Las tripulaciones de vuelos realizados en aeronaves de pasajeros pero que transporten únicamente carga, deberán asegurarse de que se haya enviado la notificación correcta a todos los organismos pertinentes para evitar confusiones e informar que las personas integrantes de la tripulación transportadas a bordo como supervisores de carga, ingenieros y tripulación de cabina estén reconocidas e individualizadas correctamente en el manifiesto de la tripulación.

Sección 2.77 Cuando las autoridades locales de salud informen a un explotador aéreo que uno de los vuelos transportó a un pasajero que se confirmó positivo, el explotador aéreo, deberá instruir a los miembros de la tripulación que operaron dicho vuelo, que iniciarán la cuarentena durante un período 14 días desde la fecha en que finalizó la operación del vuelo respectivo.

De la pernocta de tripulaciones

Sección 2.78 Las tripulaciones pernoctarán en hoteles previamente seleccionados, que aseguren un espacio de bajo riesgo de contagio ante el COVID-19. Siendo responsabilidad de la aerolínea asegurarse que:

- a) El lugar tenga baños de acceso rápido para huéspedes para lavarse las manos con agua y jabón a su arribo al hotel.
- b) Se aplica la limpieza y desinfección regular de habitaciones, áreas públicas, ascensores, etc. y
- c) Se disponen de dispensadores de gel alcoholados en las instalaciones del hotel.

Sección 2.79 Si la tripulación debe hacer una pernocta, la aerolínea deberá:

- a) Coordinar medidas especiales requeridas por las autoridades sanitarias del Estado de destino.
- b) Disponer para el traslado entre el aeropuerto y el hotel de vehículos desinfectados y los conductores de los mismos utilizarán elementos de protección personal recomendados para el COVID-19.
- c) Destinar habitaciones para cada integrante de la tripulación, que habrá sido desinfectada antes del ingreso.
- d) Cerciorándose de que se observen, en la medida en que sea posible, las medidas de higiene y de distancia física

recomendada, incluso dentro del vehículo de traslado entre el aeropuerto y el hotel.

- e) Durante el alojamiento la tripulación deberá:
- i. Cumplir en todo momento con las políticas y reglamentos sanitarios locales.
 - ii. En la medida de lo posible evitar el contacto con el público y con el resto de la tripulación, y permanecerá en sus habitaciones de hotel, salvo cuando debiera procurar atención médica o para actividades esenciales como el ejercicio, respetando siempre los requisitos de distancia física.
 - iii. No usar las instalaciones comunes en el hotel.
 - iv. Pedirá servicio de comida en la habitación, o comida para llevar, o tomará las comidas sin compañía en el restaurante del hotel, pero únicamente cuando no haya servicio de comida en la habitación.
 - v. Practicar medidas de higiene de manos, higiene respiratoria y medidas de distanciamiento físico cuando deba abandonar la habitación del hotel, y
 - vi. Se controlará regularmente para detectar fiebre y otros síntomas.

Sección 2.80 Si algún miembro de la tripulación muestra síntomas como fiebre, tos persistente, dificultad para respirar u otros síntomas similares a la gripe, y tiene un contexto epidemiológico, como haber estado en contacto reciente con casos positivos confirmados deberá:

- a) Guardar cuarentena a bordo, siguiendo los mismos principios para un pasajero sospechoso.
- b) Ser transferido de acuerdo con las instrucciones de las autoridades locales de salud pública después de que el vuelo haya aterrizado y todos los pasajeros y miembros de la tripulación hayan sido desembarcados.
- c) Cumplir el período de cuarentena o autoaislamiento de acuerdo con las instrucciones de la autoridad local de salud pública, en espera del resultado de la prueba.
- d) Si el resultado de la prueba es positivo, la cuarentena se extenderá hasta el miembro de la tripulación se considera totalmente recuperado; actualmente, la OMS consideran que un caso positivo se recupera completamente si 2 pruebas consecutivas tomadas al menos 24 horas entre sí son negativas. El explotador aéreo podrá disponer su repatriación a la base.

- e) Si la prueba es negativa, el miembro de la tripulación puede reanudar las tareas de vuelo hasta que se recupere de la patología subyacente. Y el explotador aéreo podrá disponer su repatriación a la base.
- f) Los otros miembros de la tripulación que estuvieron en contacto cercano (menos de 2 metros durante más de 15 minutos) con el miembro de la tripulación sospechoso dentro de los 3 días anteriores al inicio de los síntomas deben ser puestos en cuarentena en espera del resultado de la prueba del miembro de la tripulación sospechoso. Si el resultado es positivo, se colocarán en cuarentena durante 14 días a partir del momento del último contacto. Si la prueba es negativa, pueden reanudar las actividades de vuelo.
- g) Evitar el contacto innecesario con el paciente médico.
- h) En caso de tener información del médico de a bordo de que el paciente es un sospechoso de COVID-19, la tripulación debe usar una máscara facial, guantes y ropa protectora cuando se encuentre cerca del paciente.
- i) Cuando después de un vuelo donde no se han tomado medidas preventivas, la información de que el paciente u otro miembro de la tripulación de vuelo o médico resultó positivo, los miembros de la tripulación debe colocarse en cuarentena durante 14 días. Esto debe aplicarse a los vuelos que tienen lugar dentro de los 5 días anteriores a la recolección de la muestra de prueba para personas asintomáticas o dentro de los 3 días anteriores al inicio de los síntomas para los pasajeros sintomáticos. Para vuelos que se realicen fuera de este intervalo, el riesgo de que el pasajero sea contagioso durante el vuelo se considera bajo.

De los controles sanitarios

Sección 2.81 En todo los aeropuertos se deberán implementar estaciones de desinfección de manos, así como controles para la medición de la temperatura de los pasajeros y tripulaciones que arriban al aeropuerto. Estas estaciones deberán ser ubicadas en acuerdo a la infraestructura y diseño de cada aeropuerto, previendo que todos los pasajeros y tripulaciones que arriben al aeropuerto son conducidos y pasan a través de dichos puntos de desinfección. Esta disposición es aplicable tanto a operaciones comerciales de pasajeros como para la aviación general.

Sección 2.82 El Departamento de Sanidad del Aeropuerto en los vuelos de arribo o llegada al aeropuerto deberá:

- a) Aplicar el control de ingreso sanitario sometido a cuestionario, control visual y medición de temperatura a los pasajeros que ingresan al país.
- b) Cumplir el procedimiento cuando sea detectada una persona con síntomas de COVID-19.

Sección 2.83 A la llegada de cada vuelo, los explotadores de aeronaves deberán suministrar a la autoridad competente en materia de salud, si se detecta durante el vuelo un caso sospechoso, una copia de la Declaración General de la Aeronave, donde esté debidamente completada la parte sanitaria.

Zona de retirada de equipajes

Sección 2.84 Toda pieza de equipaje que arribe a bordo de una aeronave, deberá ser sometida a desinfección externa, por medio de la aplicación de la sustancia desinfectante, aprobada por la autoridad de salud venezolana, antes de ser entregado al pasajero.

Sección 2.85 El explotador de aeropuerto, el explotador de aeronave y las empresas de servicios aeroportuarios se deberá proporcionar un proceso rápido de reclamo y retiro de equipaje y asegurar que los pasajeros no esperen demasiado tiempo en el área de reclamo de equipaje.

Se deberá maximizar el uso de los carruseles de equipaje de llegada disponibles para limitar la aglomeración de pasajeros y, cuando sea posible, el uso de carruseles de equipaje dedicados para vuelos desde áreas de alto riesgo.

El personal de los explotadores aéreos en los mostradores de equipaje extraviado, deberían disponer de una pantalla transparente de protección cuando sea posible.

Los horarios de limpieza del área de retirada de equipaje deben alinearse según los horarios de vuelo para garantizar una desinfección más frecuente y profunda de los carros de equipaje, baños, botones de elevadores, carruseles, etc., como medida de protección a los pasajeros.

Del proceso de migración y aduana

Sección 2.86 En las labores de Migración (SAIME) y Aduana (SENIAT), las áreas del aeropuerto se deberán:

- a) Marcar con círculos, u otras señales, la zona donde los pasajeros realizan la fila, con la finalidad de mantener el distanciamiento de al menos 1,5 metros entre cada persona.
- b) Implementar, en lo posible, una barrera de contención, tipo pared acrílica transparente.
- c) Informar a los pasajeros que se deben quitar la mascarilla facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación.
- d) Con el fin de agilizar el flujo y reducir en corto tiempo la aglomeración de personas en las filas, considerar habilitar puestos de control adicionales, de ser factible.
- e) Disponer filas o ambientes separados para ser utilizadas con más agilidad y mínima exposición por los tripulantes.
- f) Disponer de productos de desinfección, así como de anuncios y/o letreros de información a los pasajeros y personal indicándoles que deben higienizar sus manos antes de Ingresar al punto de control.
- g) Garantizar que los funcionarios procedan al lavado de las manos por lo menos cada 30 minutos o en su defecto, utilizando gel desinfectante.
- h) La autoridad competente en materia de aduana deberá desinfectar los puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de Rayos X, contenedores, mesas, etc., antes de su operación.

Desinfección de aeronaves

Sección 2.87 El explotador de aeronave posterior al desembarque y previo a la salida del siguiente vuelo, debe garantizar que se efectue a las aeronaves, la desinfección efectiva contra el COVID-19, tomando en consideración las actividades en las Secciones 2.35, 2.36 y 2.38.

APÉNDICE C CENTROS DE INSTRUCCIÓN AERONÁUTICO (CIA) Y CENTRO DE ENTRENAMIENTO AERONÁUTICO (CEA)

Sección 3. Medidas Especiales para CIA - CEA.

Sección 3.1 Actividades en aula:

- a) Los estudiantes en todo momento deberán usar la mascarilla.
- b) Respetar el distanciamiento físico, siendo este de 1,5 metros entre personas.
- c) Mantener la higiene de lavado de manos.
- d) Se implementará la instrucción teórica a distancia mediante el uso de la tecnología disponible, siguiendo las recomendaciones de la autoridad aeronáutica.
- e) Evitar reuniones en grupos en donde no se pueda garantizar el distanciamiento físico entre cada persona.

Sección 3.2 Personal administrativo, Instructores de los CIA/ CEA:

- a) Para practicar el distanciamiento físico se requiere que el personal administrativo, e instructores permanezcan a 1,5 metros de distancia de otras personas y entre los puestos de trabajo evitando contacto libre.
- b) Optimizar la ventilación del lugar y el cumplimiento de condiciones higiénicas sanitarias.
- c) Se deberán fortalecer los procesos de limpieza y desinfección de elementos de consumo de uso habitual.

Sección 3.3 Para realizar entrenamiento dentro de las Aeronaves (E):

- a) Cada alumno piloto e instructor deberán mantener colocada la mascarilla, al igual los guantes, lentes adecuados.
- b) Utilizar métodos de asepsia antes de entrar a la aeronave.
- c) Al culminar el entrenamiento, deben evitar permanecer dentro de la aeronave para prevenir el intercambio físico de trabajo.
- d) Evitar reuniones en grupos en donde no se pueda garantizar el distanciamiento físico entre cada persona, no mayor de 10 personas.

Sección 3.4 Los Centros de Instrucción Aeronáutica y Centros de Entrenamiento Aeronáutico deberán efectuar con más frecuencia la limpieza de rutina de los simuladores de vuelo, dispositivos de instrucción y otros elementos auxiliares, así como de los equipos que se utilicen durante la instrucción (incluidas las máscaras de oxígeno). Los productos de limpieza que se utilicen deberían ser compatibles con los desinfectantes eficaces contra la COVID-19.

ANEXO 01

FORMULARIO DE LOCALIZACIÓN DEL PASAJERO (FLP) – ANVERSO

FORMULARIO DE LOCALIZACIÓN DE PASAJERO (FLP)

FIN PASAJERO EN EMERGENCIAS: Los funcionarios de aerolíneas públicas recibirán que usen o consulten este formulario si sus autoridades de presencia de una emergencia aeronáutica o bordo de un vuelo. La información que proporcionará servirá a las autoridades de salud pública y personal en contacto con quienes están en que haya estado expuesto a una emergencia aeronáutica. Es importante que complete el formulario en forma completa y exacta. La información se utilizará de conformidad de los artículos 14 y 15 de la Ley de Protección de Datos Personales y de la Ley de Acceso a la Información Pública.

Se solicitan datos de cada familia deberá completarse en un formulario, incluido en el REGISTRO, para cada miembro de la familia que viaje en avión.

INFORMACIÓN DE VIAJE: 1. Línea aérea 2. Mto. Vuelo 3. Ruta, Ascenso 4. Fecha (dd/mm/aaaa)

INFORMACIÓN PERSONAL: 5. Apellido 6. Nombre de pila 7. Sexo Masculino Femenino

8. Estado civil 9. Edad 10. Número de documento de viaje / C.I. 11. País de nacimiento

12. País de residencia 13. Nacionalidad original

INFORMACIÓN DE VIAJE: Indicar todos los países/regiones y estado del que salió y al que llegó de viaje (no el estado de origen ni el país de origen en los últimos 14 días antes de salir). Indicar los puertos y aeropuertos, aeropuertos de destino de los vuelos. Cada línea por el país más reciente.

País	Quant	Región (si corresponde)
(1)		
(2)		
(3)		
(4)		

INFORMACIÓN DE RESIDENCIA: 14. Dirección completa: 20. Número y calle (diferente de la dirección principal, las direcciones principales)

15. País 16. Ciudad 17. Dirección 18. Otros

21. Otro: Apdo

22. Ciudad 23. Estado/Provincia

24. País 25. Código Postal

DIRECCIÓN SECUNDARIA: 26. Nombre del hotel (si es el caso) 27. Si tiene ya una dirección, los números y nombres 28. Otro: Apdo

29. Ciudad 30. Estado/Provincia

31. País 32. Código Postal

INFORMACIÓN DE CONTACTO PARA CASOS DE EMERGENCIA: de la persona que pueda contactar al pasajero con el teléfono de la línea aérea.

33. Apellido 34. Otro: Apdo 35. Ciudad

36. País 37. Correo electrónico

38. Número de teléfono móvil 39. Otro: número de teléfono

40. CONTACTO DE EMERGENCIA - MEMBROS DE LA FAMILIA: Indicar la edad solo cuando el pasajero sea de 18 años.

Apellido	Nombre	Mto. Ascenso	Edad (1-18)
(1)			
(2)			
(3)			
(4)			
(5)			

FORMULARIO DE LOCALIZACIÓN DE PASAJERO (FLP)

A1. COMPAÑEROS DE VIAJE + MEMBROS DE LA FAMILIA (Indicar el total y el nombre de cada grupo (al ser el caso).)

Apellido											Nombre											Colegio (o escuela, universidad o instituto)																					
(#)																																											
(#)																																											

FORMULARIO DE AUTODECLARACIÓN SANITARIA DE COVID-19 PARA PÚBLICO PASAJERO
CUESTIONARIO OBLIGATORIO DE SALUD PARA INGRESAR AL PAÍS

Responda a la emergencia de salud declarada COVID-19, es obligatorio responder los siguientes preguntas y proporcionar la información a una evaluación médica y sanitaria.

A2. Durante los últimos 14 días, ¿ha estado usted o alguna persona de su grupo de viaje, en contacto cercano (dentro de 6 metros de distancia) con una persona con síntomas de COVID-19, o que presentaba síntomas que sugieren un caso de COVID-19?
 Sí No

A3. ¿Ha sido o se encuentra de a familia / compañero de viaje / la tarjeta alguna de los siguientes al menos durante los últimos 14 días? En caso, indique la actividad de la persona o personas que presenten los síntomas mencionados y describa el caso. (Ej. el individuo viajó en un avión: _____)

Actividad	Apellido	Nombre	Categoría de viaje		Muestra de		Categoría de		Categoría de		Categoría de	
			Exposición	Trayectoria	Exposición	Trayectoria	Exposición	Trayectoria	Exposición	Trayectoria		
(1)												
(2)												
(3)												
(4)												

A4. ¿Ha tenido usted o alguna persona de su grupo de viaje, una prueba de diagnóstico de COVID-19 (un resultado positivo o falso negativo)?
 Sí No ¿Quitar o indicar caso si responde, si lo tiene

A5. ¿Ha visitado recientemente cualquier sitio en los últimos 14 días?
 Sí No

A6. ¿El motivo del viaje, es un motivo de:
 Turismo Trabajo Visita familiar Misión espacial Cooperación internacional

Declaro que toda la información que presentada es correcta y cierta, y me comprometo a llevar a cabo las recomendaciones y/o medidas preventivas, así como la cooperación en los lugares de destino por la autoridad sanitaria del Estado o de mi país de origen durante 14 días siguientes a mi estancia allí, realizar mi autocuarentena en caso de síntomas que sugieran un caso de COVID-19, así como las medidas de protección respiratoria adecuadas, uso de mascarilla respiratoria) y si presento alguno de ellos me pondré en contacto con la autoridad sanitaria competente para el caso.

Acepto cumplir con las indicaciones y medidas que me indique la autoridad sanitaria
 y para el registro, firma este documento.

Lugar _____ fecha _____ Firma _____

Nro. Pasaporte / C.I.

ANEXO 02

MEDIDAS DE PROTECCIÓN BÁSICAS CONTRA EL NUEVO CORONAVIRUS (OMS)

La mayoría de las personas que se infectan con el COVID-19 padecen una enfermedad leve y se recuperan, pero en otros casos puede ser

más grave. Cuide su salud y proteja a los demás a través de las siguientes medidas:

1. Lávese las manos con frecuencia con un desinfectante de manos a base de alcohol o con agua y jabón.

¿Por qué? Lavarse las manos con un desinfectante a base de alcohol o con agua y jabón mata el virus si éste está en sus manos.

2. Adopte medidas de higiene respiratoria.

Al toser o estornudar, cúbrase la boca y la nariz con el codo flexionado o con un pañuelo; tire el pañuelo inmediatamente y lávese las manos con un desinfectante de manos a base de alcohol, o con agua y jabón.

¿Por qué? Al cubrir la boca y la nariz durante la tos o el estornudo se evita la propagación de gérmenes y virus. Si usted estornuda o tose cubriéndose con las manos puede contaminar los objetos o las personas a los que toque.

3. Mantenga el distanciamiento físico.

Mantenga al menos 1 metro (3 pies) de distancia entre usted y las demás personas, particularmente aquéllas que tosan, estornuden y tengan fiebre.

¿Por qué? Cuando alguien con una enfermedad respiratoria, como la infección por el COVID-19, tose o estornuda, proyecta pequeñas gotículas que contienen el virus. Si está demasiado cerca, puede inhalar el virus.

4. Evite tocarse los ojos, la nariz y la boca.

¿Por qué? Las manos tocan muchas superficies que pueden estar contaminadas con el virus. Si se toca los ojos, la nariz o la boca con las manos contaminadas, puedes transferir el virus de la superficie a sí mismo.

5. Si tiene fiebre, tos y dificultad para respirar, solicite atención médica a tiempo.

Indique a su prestador de atención de salud si ha viajado a un país en el que se haya notificado la presencia del COVID-19, o si ha tenido un contacto cercano con alguien que haya viajado desde China y tenga síntomas respiratorios.

¿Por qué? Siempre que tenga fiebre, tos y dificultad para respirar, es importante que busque atención médica de inmediato, ya que dichos síntomas pueden deberse a una infección respiratoria o a otra afección grave. Los síntomas respiratorios con fiebre pueden tener diversas causas, y dependiendo de sus antecedentes de viajes y circunstancias personales, el COVID-19 podría ser una de ellas.

6. Manténgase informado y siga las recomendaciones de los profesionales sanitarios.

Fuente:

OMS, 2020 <https://www.who.int/es/emergencias/dlseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public>

ANEXO 03

KIT DE PRECAUCIÓN UNIVERSAL

(Anexo 6 - Operación de Aeronaves; capítulo 6. Instrumentos, equipo y documentos de vuelo del avión; adjunto b. suministros médicos; 2.2 Neceseres de precaución universal; 4.1.2)

Se debería disponer de neceseres adicionales cuando aumente el riesgo para la salud pública, como durante el brote de una enfermedad contagiosa grave que pueda resultar pandémica. Dichos neceseres pueden utilizarse para limpiar productos corporales potencialmente infecciosos, como sangre, orina, vómito y excremento, y para proteger a la tripulación de cabina que ayuda en los casos potencialmente infecciosos en los que se sospechen enfermedades contagiosas. Lo que deben contener:

- Polvo seco que transforme pequeños derramamientos de líquidos en gel granulado estéril.
- Desinfectante germicida para limpieza de superficies.
- Toallitas para la piel.
- Mascarilla facial/ocular (por separado o en combinación).
- Guantes (desechables).

ANEXO 04

NOTIFICACIÓN DE SOSPECHAS DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES, U OTROS RIESGOS PARA LA SALUD PÚBLICA, A BORDO

(Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo PANS-ATM, Doc 4444)

Tan pronto la tripulación de vuelo de una aeronave en ruta detecte uno o varios casos respecto de los cuales se sospeche la existencia de una enfermedad transmisible, u otro riesgo para la salud pública, a bordo, notificará prontamente a la dependencia ATS con la que se encuentra en comunicación el piloto, la información que se indica a continuación:

- a) identificación de la aeronave;
- b) aeródromo de salida;
- c) aeródromo de destino;
- d) hora prevista de llegada;
- e) número de personas a bordo;
- f) número de casos sospechosos a bordo; y
- g) tipo de riesgo para la salud pública, si se conoce.

ANEXO 05

DEFINICIÓN DE CASO SOSPECHOSO

¿Cuáles son los síntomas de la COVID-19?

Los síntomas más comunes de la COVID 19 son fiebre, tos seca y cansancio. Algunos pacientes pueden presentar dolores, congestión nasal, dolor de garganta o diarrea. Estos síntomas suelen ser leves y aparecen de forma gradual. Algunas personas se infectan pero solo presentan síntomas muy leves. La mayoría de las personas (alrededor del 80%) se recuperan de la enfermedad sin necesidad de tratamiento hospitalario. Alrededor de 1 de cada 5 personas que contraen la COVID 19 desarrolla una enfermedad grave y tiene dificultad para respirar. Las personas mayores y las que padecen afecciones médicas subyacentes, como hipertensión arterial, problemas cardíacos o pulmonares, diabetes o cáncer tienen más probabilidades de desarrollar una enfermedad grave. Sin embargo, cualquier persona puede contraer la COVID 19 y desarrollar una enfermedad grave. Incluso las personas con síntomas muy leves de COVID 19 pueden transmitir el virus. Las personas de todas las edades que tengan fiebre, tos y dificultad para respirar deben buscar atención médica.

¿Qué debo hacer si he estado en contacto estrecho con alguien que tiene COVID 19?

Si ha estado en contacto estrecho con alguien con COVID 19, puede estar infectado.

Contacto estrecho significa vivir con alguien que tiene la enfermedad o haber estado a menos de un metro (3 pies) de distancia de alguien que tiene la enfermedad. En estos casos, es mejor quedarse en casa. Sin embargo, si usted vive en una zona con paludismo (malaria) o dengue, es importante que no ignore la fiebre. Busque ayuda médica. Cuando acuda al centro de salud lleve mascarilla si es posible, manténgase al menos a un metro de distancia de las demás personas

y no toque las superficies con las manos. En caso de que el enfermo sea un niño, ayúdalo a seguir este consejo.

Si no vive en una zona con paludismo (malaria) o dengue, por favor haga lo siguiente:

- Si enferma, incluso con síntomas muy leves como fiebre y dolores leves, debe aislarse en su casa.
- Incluso si no cree haber estado expuesto a la COVID 19 pero desarrolla estos síntomas, aíslese y controle su estado.
- Es más probable que infecte a otros en las primeras etapas de la enfermedad cuando sólo tiene síntomas leves, por lo que el aislamiento temprano es muy importante.
- Si no tiene síntomas pero ha estado expuesto a una persona infectada, póngase en cuarentena durante 14 días.

Si ha tenido indudablemente COVID 19 (confirmada mediante una prueba), aíslese durante 14 días incluso después de que los síntomas hayan desaparecido como medida de precaución. Todavía no se sabe exactamente cuánto tiempo las personas siguen siendo contagiosas después de recuperarse. Siga los consejos de las autoridades nacionales sobre el aislamiento.

Fuente:

1. Boletín Informativo de la OMS/OPS del 27/abril/2020. "Consideraciones sobre los ajustes de las medidas de distanciamiento físico y las medidas relacionadas con los viajes en el contexto de la respuesta a la pandemia de COVID-19", Página 07.

2. Protocolo de control sanitario para el reinicio de las actividades aeronáuticas en el contexto del COVID-19". Primera edición de junio 2020 del SRVSOP. Anexo 4, página 21.

ANEXO 06

DECLARACIÓN GENERAL DE AERONAVE PROMULGADA POR LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

(Parte sanitaria de la declaración general de aeronave)

Declaración sanitaria.

Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente, que pueden tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38 °C/100 °F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: indicios

evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o confusión de aparición reciente, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior:

Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación:

Firma, si se exige, con hora y fecha _____
 Miembro de la tripulación a quien corresponda.

Fuente: Protocolo de control sanitario para el reinicio de las actividades aeronáuticas en el contexto del COVID-19". Primera edición de junio 2020 del SRVSOP.

Anexo 7

MODELO DE FORMULARIO DE CONTROL [BITÁCORA] DE DESINFECCIÓN DE AERONAVES ANTE COVID-19

Aeronave Matrícula: _____

La desinfección de esta aeronave se realizó en acuerdo a las recomendaciones de la OMS, siguiendo las instrucciones de la Autoridad Aeronáutica Venezolana y respetando las orientaciones indicadas por el fabricante de la aeronave. Este formulario debe permanecer en cada aeronave para control y verificación de la Autoridad Aeronáutica.

El proceso de desinfección de aeronaves está bajo la responsabilidad del explotador de aeronaves, bien se realice esta operación por el mismo operador o por empresas contratadas por éste.

Fecha (ddmmaa)	Hora (24 hr UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de quien desinfecta
Áreas trazadas de la Aeronave		Material desinfectante	Comentarios	Firma de quien desinfecta

CENTRO PARA LA INTEGRACIÓN Y EL DERECHO PÚBLICO

Cabina de mando c Cabina de pasajero c Comportamiento de Carga c Otros: _____ _____			
---	--	--	--

Fecha (ddmmaa)	Hora (24 hr - UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de quien desinfecta
Áreas trazadas de la Aeronave	Material desinfectante	Comentarios	Firma de quien desinfecta	
Cabina de mando c Cabina de pasajero c Comportamiento de Carga c Otros: _____ _____				

Fuente:

1. Boletín Informativo de la OMS/O'S del 27/abril/2020- "Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por COVID-19, del equipo especialista para la recuperación de la aviación (CART) de la OACI". Página 07, del 27 de mayo de 2020.

2. Protocolo de control sanitario para el reinicio de las actividades aeronáuticas en el contacto del COVID-19. Primera edición de junio del SRVSOP.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 27. Toda persona que use, desempeñe o explote los sistemas y servicios de aeronáutica civil, deberán dar estricto cumplimiento y adaptar su estructura organizativa a los Protocolos de Bioseguridad establecidos y vigentes para desarrollar las diferentes actividades aeronáuticas civiles en la República Bolivariana de Venezuela emitidos por las autoridades competentes para garantizar la Seguridad Operacional y protección a la salud pública.

Artículo 28. En cumplimiento de los lineamientos dictados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Comisión Presidencial para la Atención del COVID-19 y las directrices ordenadas por el Ministro del Poder Popular para el

Transporte, la Autoridad Aeronáutica de la República desarrolló los Protocolos de Bioseguridad estandarizado para el control sanitario en la actividad aeronáutica civil y la reactivación de las operaciones aéreas en el Estado venezolano, orientados a minimizar el riesgo de propagación del COVID-19, que conforman de manera complementaria la presente normativa técnica.

Artículo 29. La Autoridad Aeronáutica podrá dictar nuevos Protocolos de Bioseguridad, modificar los que se encuentran vigentes o desaplicar los mismos de manera temporal o definitiva según la evaluación de cada situación en particular. Igualmente los prestadores de servicios aeronáuticos deberán ajustarse a los mismos.

Artículo 30. Todo lo no previsto en la presente Providencia Administrativa, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, conforme con lo previsto en la legislación nacional vigente.

Artículo 31. La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese,

M/G. JUAN MANUEL TEIXEIRA DÍAZ

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

Decreto N° 4.253 de fecha 16/07/2020 publicado en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.923 del 16/07/2020

JURISPRUDENCIA

**SALA CONSTITUCIONAL
DEL TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA**

- ❖ **No procede la medida de aseguramiento de una aeronave cuando la misma no constituye el objeto activo o pasivo de un delito o cuando su propietario no es sujeto de un proceso penal.**
*N° 243 del 14-12-2020 (caso Daniela Carolina Guerrieri Selvaggio)*¹

En este caso de autos, en lo que corresponde a la competencia de esta Sala, se adule a la denuncia relacionada con la reclamación de un bien y la solicitud de levantamiento de la medida de aseguramiento decretada sobre la aeronave Modelo 681, Siglas N° 33FG, Matrícula YV 2667, Serial 6048, marca AEROCOMANDER/681, certificado de matrícula N° 3559, año 1970, cuya propiedad aduce tener la peticionante en avocamiento, la ciudadana DANIELA CAROLINA GUERRIERI SELVAGGIO.

Asimismo, se observa de los anexos en copia certificada que acompañan a la presente solicitud de avocamiento, que la parte accionante ha venido denunciando e informando, tanto en primera como en segunda instancia, la atipicidad de esa situación causada, en cual ha denunciado el quebrantamiento de sus derechos constitucionales como el derecho a la tutela judicial efectiva, defensa, debido proceso, derecho a la propiedad, previstos en los artículos 26, 48, 49, 115 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, tal como consta en documento de propiedad original y apostillado de la aeronave ut supra identificada, inserto en los folios del 19 al 65 del expediente, mediante el cual se constata la adquisición de la aeronave por parte de la ciudadana DANIELA CAROLINA GUERRIERI SELVAGGIO.

En virtud de lo expuesto, esta Sala considera que existen suficientes elementos de prueba que le hacen presumir la existencia de anomalías procesales proveniente de la causa donde se incautó un bien, mediante una medida de aseguramiento, propiedad de la ciudadana DANIELA CAROLINA GUERRIERI SELVAGGIO, vinculando

¹ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/diciembre/311028-0243-141220-2020-19-0512.HTML>

este bien a una causa penal donde la peticionante no es sujeto procesal, dado que la investigación a la cual hace referencia la fiscalía se sigue contra los ciudadanos Pedro Torres Ciliberto, Arné Chacón Escamillo y Miguel Ángel Vaz Medina, por la presunta comisión de los delitos de Apropriación Indevida de Crédito y Publicación de Balances Falsos, previstos y sancionados en el artículo 431, en relación con los artículos 185 (numeral 1) y 435 del Decreto con Rango y Fuerza de Ley de Reforma Parcial de la Ley General de Bancos y Otras Instituciones Financieras. Causa penal en referencia donde no existe imputación contra la solicitante del avocamiento, tal como consta en las copias certificadas.

...

Empero, a juicio de esta Sala Constitucional la decisión dictada el 20 de marzo de 2019, por el Juzgado Vigésimo Sexto de Primera Instancia en Función de Juicio del Circuito Judicial Penal del Área Metropolitana de Caracas, que declaró sin lugar la solicitud de entrega material de bien y, en consecuencia, negó la solicitud de levantamiento de la medida de aseguramiento que pesa sobre la aeronave Modelo 681, Siglas N° 33FG, Matrícula YV 2667, Serial 6048, marca AEROCOMANDER/681, certificado de matrícula N° 3559, año 1970, cuya propiedad aduce tener la peticionante en avocamiento, la ciudadana DANIELA CAROLINA GUERRIERI SELVAGGIO; en criterio de esta Sala tal decisión no analizó la jurisprudencia de la Sala, siendo que de la revisión de las actas que constan en copia certificada no se evidencia que la referida aeronave constituya el objeto activo y/o pasivo del delito, tampoco se indicó el límite temporal de la medida de aseguramiento, así como hasta la presente fecha no se encuentra individualizada la propietaria (hoy peticionante) a proceso penal alguno.

En consecuencia, se anula la decisión dictada el 20 de marzo de 2019, por el Juzgado Vigésimo Sexto de Primera Instancia en Función de Juicio del Circuito Judicial Penal del Área Metropolitana de Caracas; se declara con lugar la solicitud de levantamiento de medida de conformidad con lo establecido en artículo 111 del Código Orgánico Procesal Penal, en concordancia con los artículos 585 y 588 del Código de Procedimiento Civil; y se ordena la entrega del bien identificado como la aeronave Modelo 681, Siglas N° 33FG, Matrícula YV 2667, Serial 6048, marca AEROCOMANDER/681, certificado de

matrícula N° 3559, año 1970, a su propietaria la peticionante en avocamiento DANIELA CAROLINA GUERRIERI SELVAGGIO (documento de propiedad original y apostillado de la aeronave ut supra identificada, inserto en los folios del 47 al 48 del expediente).

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

- ❖ **La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico / En las causas aeronáuticas que sean de interés de la Nación debe intervenir el Procurador General de la República.** *Nº AVOC.000014 del 30-11-2020 (caso: Alianza Glancelot C.A. v. Carlos Alberto Montilla Coronado y otro)*²

En aplicación de todo lo antes expuesto, esta Sala, a los fines de determinar su competencia, observa preliminarmente, que el juicio versa sobre una demanda civil por cumplimiento de obligaciones contractuales, con afectación al derecho aeronáutico, en atención a los sujetos procesales involucrados, incoada por los ciudadanos, Carlos Alberto Montilla Coronado y David Manuel Montilla Coronado, contra la sociedad mercantil ALIANZA GLANCELOT C.A. (ALBATROS AIRLINES), y contra el ciudadano Marvin Alberto Linares Montesinos, expediente distinguido con el número T-INST-C-20-17.816, tramitado ante el "Juzgado Primero de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, del Tránsito y Bancario de la Circunscripción Judicial del estado Aragua", con sede en la ciudad de Cagua, 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. Fallos de esta Sala Nº REG-098, de fecha 6 de marzo de 2018, expediente Nº 2017-873, y AVOC-545, de fecha 23 de octubre de 2018, expediente Nº 2018-545).

En relación con la figura del avocamiento, este Supremo Tribunal de la República ha indicado que en el mismo deben utilizarse criterios de extrema prudencia y ponderación, tomando en consideración fundamentalmente la necesidad de evitar graves injusticias o una denegación de justicia, o que se encuentren en disputa cuestiones que rebasen el interés privado y afecten de manera directa el interés público y social, o que sea necesario restablecer el orden en algún

² Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/noviembre/310814-avoc.000258-301120-2020-20-190.html>

proceso judicial que así lo amerite en razón de su trascendencia e importancia. (Vid. Sentencia N° 1439 de la Sala Político Administrativa del 22 de junio de 2000).

...

En este caso, la Sala observa que se delata la violación constitucional del principio del juez natural, por la injerencia de un juicio civil o de naturaleza aeronáutica, donde se alega que afecta intereses y derechos de la nación, y que se debe cumplir con la notificación del ciudadano Procurador General de la República, dado que la juez de instancia que lleva el caso, dictó y ejecuto medidas que claramente intervienen con el libre desenvolvimiento de la actividad de transporte aéreo en el país, aunado al hecho de que conforme a lo señalado en la solicitud de avocamiento, antes transcrita, en el presente caso se pone en tela de juicio el debido proceso y derecho a la defensa, como garantías de orden público constitucionales, así como la violación al principio constitucional que obliga al conocimiento de la causa por parte de un juez idóneo e imparcial, situación esta de manifiesta injusticia y evidente error judicial, que genera una inminente confusión y desorden procesal ante la sociedad, por la indebida actuación de un juez de la República de primera instancia, lo que tiene inherencia directa con el interés público o social, al trastocar y poner en tela de juicio ante la comunidad, la legalidad e institucionalidad de las actuaciones de los funcionarios y órganos del Estado Venezolano.

Por lo cual, se da por cumplido este tercer supuesto de procedencia.

❖ **La Sala de Casación Civil es competente para conocer causas de contenido aeronáutico.** N° AVOC.000301 del 14-12-2020 (caso: *Consortio SMT Silva v. Constructora 200 C.A.*)³

En aplicación de todo lo antes expuesto, esta Sala, a los fines de determinar su competencia, observa preliminarmente, que el juicio versa sobre una demanda civil por cobro de bolívares, con afectación al derecho marítimo, en atención a los sujetos procesales involucrados, incoada por la sociedad mercantil distinguida con la denominación

³ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/diciembre/311034-AVOC.000301-141220-2020-20-196.HTML>

CONSTRUCTORA 200 C.A., en contra de las sociedades mercantiles distinguidas con la denominación CONSORCIO SMT SILVA, CONSORCIO SILVA GROUP, SILVA SHIPPING, SERVICIOS MARÍTIMOS y TRANSPORTE SILVA C.A., y de manera personal contra su accionista principal ciudadano CLEMENTE SILVA LEZAMA, titular de la cédula de identidad N° V- 8.931.996, expediente número 21.333, tramitado ante el “Juzgado Segundo de Primera Instancia en lo Civil, Mercantil, Agrario, Tránsito y Bancario del Segundo Circuito de la Circunscripción Judicial del estado Bolívar, con sede en la ciudad de Puerto Ordaz”, 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. Fallos de esta Sala N° REG-098, de fecha 6 de marzo de 2018, expediente N° 2017-873, y AVOC-545, de fecha 23 de octubre de 2018, expediente N° 2018-545).

- ❖ **La actividad aeronáutica es regulada por una jurisdicción especial.** N° RC.000314 del 16-12-2020 (caso: *Sucesión de Alida Monsanto de Pizzolante v. Industrias Biopapel, C.A.*)⁴

En este sentido esta Sala mediante sentencia RC-018 de fecha 16 de enero de 2014, caso: Seguros Horizonte, C.A. contra BP Oil Venezuela Limited, Exp. N° 2013-353, señaló la prelación de las normas especiales sobre las generales, de conformidad con el principio de especialidad de la materia, de la siguiente manera:

“...De las normas precedentemente transcritas se pone de manifiesto la existencia de una jurisdicción especial que regula la actividad aeronáutica o de prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros, aeroportuaria o aquellas destinadas a la prestación de servicios de navegación, funcionamiento de las infraestructuras aeronáuticas, rutas o actividades afines o conexas que involucren la industria del transporte aéreo y cuyo conocimiento de las acciones incoadas judicialmente con motivo de esta actividad aeronáutica, las conocerán transitoriamente los tribunales de la jurisdicción marítima hasta

⁴ Disponible en <http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scc/diciembre/311141-RC.000314-161220-2020-19-441.HTML>

tanto se encuentren establecidos los tribunales superiores y de primera instancia correspondientes a la jurisdicción aeronáutica.

En virtud del principio de especialidad de la materia que priva preferentemente respecto a la reglas generales, se observa que el juicio se sustanció por la jurisdicción marítima, conforme lo previsto en la Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil, toda vez que el objeto del juicio versa sobre la indemnización por los daños causados a la aeronave Beech Craft King Air 200, siglas YV-1304 en la plataforma del Aeropuerto Caracas, Internacional del Centro, y cuya competencia le está atribuida a esta Sala, en virtud del orden jerárquico y la afinidad con la materia debatida.

Sobre el particular, la Sala Plena Especial Segunda, en sentencia N° 13 de fecha 1 de octubre de 2009, y publicada en fecha 7 de octubre de 2009 Caso: Sulma Alvarado de Carreño contra la República Bolivariana de Venezuela, por órgano del Ministerio del Poder Popular para la Defensa, en la cual asumió el criterio fijado por la Sala Político Administrativa en el caso: Alejandro Ortega Ortega contra Banco Industrial de Venezuela, estableció la competencia de los Tribunales contenciosos administrativos para conocer y decidir aquellas acciones incoadas contra República, los Estados, los Municipios, o algún Instituto Autónomo, ente público o empresa, en la cual alguna de las personas político territoriales (República, Estados o Municipios) ejerzan un control decisivo y permanente, en cuanto a su dirección o administración; siempre y cuando dicho conocimiento no esté atribuido a ninguna otra autoridad, a partir de lo cual se entiende que la norma bajo análisis constituye una derogatoria de la jurisdicción civil, que es la jurisdicción ordinaria, pero no de las otras jurisdicciones especiales, tales como la mercantil, laboral, del tránsito o agraria.

De allí que esta Sala aplicando por analogía lo expresado en el criterio jurisprudencial transcrito, concluye que por ventilarse el presente caso ante una jurisdicción especial aeronáutica cuyo conocimiento transitorio corresponde a la jurisdicción marítima, conforme lo prevé la Reforma Parcial de la Ley de Aeronáutica Civil, se excluye indefectiblemente el fuero atrayente de la jurisdicción contenciosa administrativa, a pesar de que actúe

como actora una empresa del Estado, como lo es Seguros Horizonte C.A. cuyo patrimonio está constituido por aportes de la República, siendo que el Instituto de Previsión Social de la Fuerzas Armadas (IPSA) es el principal accionista con una participación decisiva de la República Bolivariana de Venezuela, puesto que las acciones de indemnización por daños y perjuicios con ocasión de la actividad aeronáutica, son competencia de la jurisdicción marítima..." (Destacado de la Sala).

Del criterio antes transcrito, se observa que constituye una derogatoria de la norma general la norma especial en virtud del principio de especialidad de la materia; en este sentido cabe recordar que las normas inquilinarias son especiales y que habiendo disposición expresa legal que regula determinado supuesto no puede acudir a normas de derecho común, para regular ese mismo supuesto. Consagrando de manera expresa que la ley acción disponible es el desalojo, mal puede pretenderse que para el mismo supuesto puede ejercerse una acción distinta a la especial.

JUZGADOS NACIONALES CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

- ❖ **Los Juzgados Nacionales de la Jurisdicción Contencioso Administrativa son competentes para conocer las vías de hecho en las que incurra el Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil Mayor (AV) Miguel Rodríguez.** *Juzgado Nacional Segundo Contencioso Administrativo de la Circunscripción Judicial de la Región Capital – N° 2020-121 del 16-12-2020 (caso: Virginia Andreina Vásquez Russo v. Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil Mayor (AV) Miguel Rodríguez)*⁵

Ahora bien, identificado como fue el motivo de la presente acción, es menester traer a colación lo establecido en los numerales 3 y 4 del artículo 24 de la Ley Orgánica de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, el cual establece siguientes:

“Artículo 24. Los Juzgados Nacionales de la Jurisdicción Contencioso Administrativa son competentes para conocer de:

(...Omissis...)

3. La abstención o la negativa de las autoridades distintas a las mencionadas en el numeral 3 del artículo 23 de esta Ley y en el numeral 4 del artículo 25 de esta ley.

4. Las reclamaciones contras las vías de hecho atribuidas a las autoridades a las que se refiere el numerar anterior”.

De la norma parcialmente transcrita, se evidencia que corresponde a los Juzgados Nacionales de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, la tramitación de las reclamaciones que se instauran contra las vías de hecho de autoridades cuyo control jurisdiccional no esté reservado a la Sala Político-Administrativa, los Juzgados Estadales y/o Municipales de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, siendo que la vía de hecho le fue imputada al Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil Mayor (AV) Miguel Rodríguez (CIAC), ente dependiente funcionalmente del Instituto Nacional de Aeronáutica

⁵ Disponible en <http://jca.tsi.gob.ve/DECISIONES/2020/DICIEMBRE/1478-16-2020-067-2020-121.HTML>

Civil (INAC), adscrito al Ministerio del Poder Popular Para el Transporte, el cual no configura una de las autoridades señaladas en el numeral 3 del artículo 23 ni el numeral 4 del artículo 25 de la Ley supra mencionada, y habida cuenta que el conocimiento de las acciones por vías de hecho ejercidas contra el referido Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil no le está atribuido a otro Órgano Jurisdiccional por disposición expresa de la Ley, corresponde a este Juzgado Nacional conocer en primer grado de jurisdicción de las Demandas por vías de hecho incoada contra la expulsión de dicho centro educativo "sin la correcta tramitación de un procedimiento administrativo previo".

Así las cosas, atendiendo a la norma anteriormente señalada, este Órgano Colegiado ACEPTA la competencia que le fuere declinada por el Juzgado Superior Estadal Contencioso Administrativo del estado Aragua, en consecuencia, se declara COMPETENTE para conocer y decidir la presente demanda por vías de hecho interpuesta. Así se decide.