

## CAPÍTULO H DISPOSICIONES FINALES

**PRIMERA:** Todo lo no previsto en la Regulación Aeronáutica Venezolana 214 (RAV 214) y que tenga relación con los Servicios Meteorológicos para la Navegación Aérea, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con la normativa legal vigente.

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



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

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-128-19  
CARACAS, 19 DE MARZO DE 2019

208°, 160° y 20°

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

DICTA,

La siguiente:

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 215  
(RAV 215)  
SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA,

### CAPÍTULO A GENERALIDADES

#### SECCIÓN 215.1 APLICABILIDAD

La presente Regulación rige las actividades que permiten al Servicio de Información Aeronáutica, cumplir con el objetivo de distribuir la información aeronáutica y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, manteniendo la regularidad, economía ambientalmente sostenible y eficiencia del sistema de la gestión de tránsito aéreo (ATM) mundial, se constituye el sistema de gestión del control de tráfico aéreo. Su misión (ATS).

#### SECCIÓN 215.2 OBJETO

La presente Regulación Aeronáutica Venezolana, tiene por objeto, regular el Servicio de Información Aeronáutica (AIS), asegurar que la información aeronáutica y los datos aeronáuticos necesarios para gestionar y garantizar la seguridad operacional se distribuyan en el territorio y el espacio aéreo de la República Bolivariana de Venezuela, manteniendo la regularidad, economía y eficiencia del sistema de la gestión de tránsito aéreo (ATM), que facilite la prestación del servicio.

Permitir que los datos aeronáuticos y de la información aeronáutica se suministre en función de la implantación de la navegación de área (RNAV), la navegación basada en la performance (PBN), los sistemas de navegación de a bordo computarizados, la comunicación basada en la performance (PBC) y la vigilancia basada en la performance (PBS), los sistemas de enlace de datos y las comunicaciones orales por satélite (SATVOICE), con la finalidad de evitar que la información aeronáutica o los datos aeronáuticos sean alterados, erróneos, tardíos o inexistentes, a fin de garantizar la seguridad operacional de la navegación aérea.

Las normas contenidas en esta Regulación deben ser utilizadas conjuntamente con los Procedimientos para los servicios de navegación aérea, Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Doc. 10066), Abreviaturas y Códigos de la OACI (PANS-ABC, Doc. 8400). Los textos de orientación sobre la organización y funcionamiento de los servicios de información aeronáutica se hallan contenidos en el Manual para los servicios de información aeronáutica (Doc. 8126).

#### SECCIÓN 215.3 DOCUMENTOS DEL PRESTADOR DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AISP).

- El AISP debe contar con un Manual descriptivo de la organización del proveedor de servicios de información aeronáutica (MADOR). El Apéndice B (Guía para elaboración de un Manual descriptivo de la organización del AISP- MADOR) de esta regulación, presenta una guía para la elaboración de dicho manual. El AISP - MADOR en su primera versión y posteriores enmiendas debe recibir la aprobación expresa de la Autoridad Aeronáutica.
- El AISP debe elaborar e implantar un Manual de la Unidad AIS (MUNAIS), para cada una de sus dependencias de servicios de información aeronáutica; en el Apéndice C (Guía para la elaboración de un Manual de la Unidad AIS) de esta regulación, presenta una guía para la elaboración de dicho manual; el MUNAIS en su primera versión y posteriores enmiendas debe recibir la aprobación expresa de la Autoridad Aeronáutica.

#### SECCIÓN 215.4 DEFINICIONES

Para el propósito de la presente Regulación, los términos y expresiones indicados a continuación tienen el siguiente significado:

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

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

**Aeropuerto internacional:** Todo aeropuerto designado por la Autoridad Aeronáutica, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

**AIRAC:** Una sigla (Reglamentación y Control de Información Aeronáutica) sigla que significa el sistema que tiene por objeto la notificación anticipada, basada en fechas comunes de entrada en vigor, de las circunstancias que requieren cambios importantes en los métodos de operaciones.

**Altitud Mínima de Franqueamiento de Obstáculos (MOCA):** Altitud mínima para un tramo definido de vuelo que permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

**Altitud Mínima en Ruta (MEA):** La altitud para un tramo en ruta que permite la recepción apropiada de las instalaciones y servicios de navegación aérea y de las comunicaciones ATS pertinentes, cumple con la estructura del espacio aéreo y permite conservar el margen de franqueamiento de obstáculos requerido.

**Altura:** La distancia vertical de un nivel, punto u objeto considerado como punto, medido desde una referencia específica.

**Altura elipsoidal (altura geodésica):** La altura relativa al elipsoide de referencia, medida a lo largo de la normal elipsoidal exterior por el punto en cuestión.

**Altura ortométrica:** Altura de un punto relativa al geoide, que se expresa generalmente como una elevación MSL.

**Aplicación:** Manipulación y procesamiento de datos en apoyo de las necesidades de los usuarios (ISO 19104).

**Área de maniobras:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

**Área de movimiento:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.

**Arreglos de tránsito directo:** Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado, puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dicha autoridad.

**Aseguramiento de la calidad (Garantía de Calidad):** Parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad (ISO 9000).

**ASHTAM NOTAM:** De una serie especial que notifica, por medio de un formato específico, un cambio de importancia para las operaciones de las aeronaves debido a la actividad de un volcán, una erupción volcánica o una nube de cenizas volcánicas.

**Atributo de característica:** Distintivo de una característica (ISO 19101).  
Nota: el distintivo de una característica tiene un nombre, un tipo de datos y un ámbito de valores relacionado con él

**Base de Datos Cartográficos de Aeródromo (AMDB):** Colección de datos cartográficos de aeródromo organizados y presentados como un conjunto estructurado.

**Boletín de Información Previa al Vuelo (PIB):** Forma de presentar información NOTAM vigente, preparada antes del vuelo, que sea de importancia para las operaciones.

**Calendario:** Sistema de referencia temporal discreto que sirve de base para definir la posición temporal con resolución de un día (ISO 19108).

**Calendario Gregoriano:** Calendario que se utiliza generalmente; se estableció en 1582 para definir un año que se aproxima más estrechamente al año tropical que el calendario juliano. En el calendario gregoriano, los años comunes tienen 365 días y los bisiestos 366, y se dividen en 12 meses sucesivos.

**Calidad:** Grado en que el conjunto de características inherentes cumple con los requisitos (ISO 9000).

**Calidad de los datos:** Grado o nivel de confianza de que los datos proporcionados satisfarán los requisitos del usuario de datos en lo que se refiere a exactitud, resolución, integridad, (o grado de aseguramiento equivalente), trazabilidad, puntualidad, completitud y formato.

**Característica:** Abstracción de fenómenos del mundo real (ISO 19101).

**Carta aeronáutica:** Representación de una porción de la Tierra, sus construcciones y relieve, que sirve específicamente para cumplir las necesidades de la navegación aérea.

**Circular de Información Aeronáutica (AIC):** Aviso que contiene información que no requiere la iniciación de un NOTAM ni la inclusión en la AIP, pero relacionada con la seguridad del vuelo, la navegación aérea, o asuntos de carácter técnico, administrativo o legislativo.

**Clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo a su integridad:** La clasificación que se basa en el riesgo potencial que podría conllevar el uso de datos alterados. Los datos aeronáuticos se clasifican como:

- (a) **Datos ordinarios:** Muy baja probabilidad de que, utilizando datos ordinarios alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.
- (b) **Datos esenciales:** Baja probabilidad de que, utilizando datos esenciales alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe; y
- (c) **Datos críticos:** alta probabilidad de que, utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de una aeronave corran riesgos graves que puedan originar una catástrofe.

**Completitud de los Datos:** Grado de confianza de que los datos que se proporcionan son todos los necesarios para su uso previsto.

**Comunicación Basada en la Performance (PBC):** comunicación basada en especificaciones sobre la performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

**Comunicaciones Por Enlace Datos Controlador-Piloto (CPDLC):** Comunicación entre el controlador y el piloto por medio de enlace de datos para las comunicaciones ATC.

**Conjunto de datos:** Colección determinada de datos (ISO 19101\*).

**Construcciones:** Todas las características artificiales construidas sobre la superficie de la Tierra, como ciudades, ferrocarriles o canales.

**Control de la calidad:** Parte de la gestión de la calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de la calidad (ISO 9000\*).

**Cubierta de copas:** Suelo desnudo más la altura de la vegetación.

**Datos aeronáuticos:** Representación de hechos, conceptos o instrucciones aeronáuticos de manera formalizada que permita que se comuniquen, interpreten o procesen.

**Datos Cartográficos de Aeródromo (AMD):** Datos recopilados con el propósito de compilar información cartográfica de los aeródromos.

Nota: Los datos cartográficos de aeródromo se recopilan para diversos fines, por ejemplo, para mejorar la conciencia situacional del usuario, las operaciones de navegación en la superficie y las actividades de instrucción, elaboración de mapas y planificación.

**Declinación de la estación:** Variación de alineación entre el radial de cero grados del Radiofaro Omnidireccional VHF (VOR) y el norte verdadero, determinada en el momento de calibrar la estación VOR.

**Dirección de conexión:** Código específico que se utiliza para establecer la conexión del enlace de datos con la dependencia ATS.

**Distancia geodésica:** La distancia más corta entre dos puntos cualesquiera de una superficie elipsoidal definida matemáticamente.

**Enmienda AIP:** Modificaciones permanentes de la información que figura en la AIP.

**Ensamblar:** Proceso por el que se incorporan a la base de datos los datos aeronáuticos procedentes de múltiples fuentes y se establecen las líneas básicas para el tratamiento ulterior.

Nota: La fase de ensamble comprende verificar los datos y cerciorarse de que se rectifiquen los errores y omisiones detectados.

**Especificación de Performance de Comunicación Requerida (RCP):** Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes a que se necesitan para apoyar la comunicación basada en la performance.

**Especificaciones de Performance de Vigilancia Requerida (RSP):** Conjunto de requisitos para el suministro de servicios de tránsito aéreo y el equipo de tierra, las capacidades funcionales de la aeronave y las operaciones correspondientes que se necesitan para apoyar la vigilancia basada en la performance.

**Especificación del producto de datos:** Descripción detallada de un conjunto de datos o de una serie de conjuntos de datos junto con información adicional que permitirá crearlo, proporcionarlo a otra parte y ser utilizado por ella (ISO 19131\*).

**Especificación para la navegación.** Conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en la performance dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación:

- **Especificación para la performance de navegación requerida (RNP).** Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNP; por ejemplo., RNP 4, RNP APCH.
- **Especificación para la navegación de área (RNAV).** Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de control y alerta de la performance, designada por medio del prefijo RNAV; por ejemplo., RNAV 5, RNAV 1.

**Etapas:** Ruta o parte de una ruta que se recorre sin aterrizaje intermedio.

**Explotador de RPA:** Persona natural o jurídica, que se dedica a la explotación de Aeronaves Pilotadas a Distancia.

**Formato de Datos:** Estructura de elementos, registros y ficheros de datos organizados con arreglo a lo previsto en normas, especificaciones o requisitos de calidad de datos.

**Función de una característica:** Función que puede realizar cada tipo de característica en cualquier momento.

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

**Gestión de la calidad:** Actividades coordinadas para dirigir y controlar una organización en lo relativo a la calidad.

**Gestión de la Información Aeronáutica (AIM):** Administración dinámica e integrada de la información aeronáutica mediante el suministro e intercambio de datos aeronáuticos digitales de calidad asegurada en colaboración con todos los interesados.

**Gestión de Tránsito Aéreo (ATM):** Administración dinámica e integrada-segura, económica y eficiente-del tránsito aéreo y del espacio aéreo, que incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de la afluencia del tránsito aéreo, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin discontinuidades en colaboración con todos los interesados y funciones de a bordo y basadas en tierra.

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

**Iniciación (datos aeronáuticos o información aeronáutica):** Creación del valor asociado con un nuevo dato o una nueva información, o modificación del valor de un dato o información existente.

**Iniciador (datos aeronáuticos o información aeronáutica):** Entidad responsable de la iniciación de datos o información y/o de la cual la organización a cargo del AIS recibe información y datos aeronáuticos.

**Información aeronáutica:** Resultado de la agrupación, análisis y formateo de datos aeronáuticos.

**Integridad de los datos (nivel de aseguramiento):** Grado de aseguramiento de que no se ha perdido ni alterado ningún dato aeronáutico ni su valor después de la iniciación o enmienda autorizada.

**Manual Descriptivo de la Organización del Proveedor AISP (MADOR):** Manual descriptivo de la organización del Proveedor AIS.

**Manual de la Unidad AIS (MUNAIS):** Manual descriptivo de la unidad de servicios de información aeronáutica.

**Metadatos:** Datos respecto a datos.

Nota: Descripción estructurada del contenido, la calidad, las condiciones u otras características de los datos (ISO 19115\*).

**Metro (m):** Distancia que la luz recorre en el vacío en 1/299 792 458 de segundo.

**Modelo de Elevación Digital (MED):** La representación de la superficie del terreno por medio de valores de elevación continuos en todas las intersecciones de una retícula definida, en relación a una referencia común.

**Navegación Basada en la Performance (PBN):** Requisitos para la navegación de área basada en la performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

**Nota:** Los requisitos de performance se expresan en las especificaciones para la navegación (especificaciones RNAV y RNP) en función de la exactitud, integridad, continuidad, disponibilidad y funcionalidad necesarias para la operación propuesta en el contexto de un concepto para un espacio aéreo particular.

**Navegación de Área (RNAV).** Método de navegación que permite la operación de aeronaves en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación basadas en tierra o en el espacio, o dentro de los límites de capacidad de las ayudas autónomas, o una combinación de ambas.

**Nota:** La navegación de área incluye la navegación basada en performance, así como otras operaciones no incluidas en la definición de navegación basada en performance.

**Nivel de confianza:** La probabilidad de que el valor verdadero de un parámetro esté comprendido en un intervalo determinado que contenga la estimación de su valor.

**Nota:** El intervalo suele denominarse "exactitud" de la estimación.

**NOTAM:** Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

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

**Obstáculo:** Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que:

- a) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra; o
- b) que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo; o
- c) quede fuera de esa superficie definida y se haya evaluado como peligroso para la navegación aérea.

**Oficina NOTAM Internacional (NOF):** Oficina designada por un Estado para el intercambio internacional de NOTAM.

**Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO):** Oficina creada con el objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

**Ondulación geoidal:** La distancia del geoide por encima (positiva) o por debajo (negativa) del elipsoide matemático de referencia. Con respecto al elipsoide definido del Sistema Geodésico Mundial — 1984 (WGS-84), la diferencia entre la altura elipsoidal y la altura ortométrica en el WGS-84 representa la ondulación geoidal en el WGS-84.

**Posición (geográfica):** Conjunto de coordenadas (latitud y longitud) con relación al elipsoide matemático de referencia que definen la ubicación de un punto en la superficie de la Tierra.

**Precisión:** La mínima diferencia que puede distinguirse con confianza mediante un proceso de medición.

**NOTA:** Con referencia a los levantamientos geodésicos, precisión es el nivel de afinamiento al realizar una operación o el nivel de perfección de los instrumentos y métodos utilizados al tomar las mediciones.

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

**Producto de datos:** Conjunto de datos o serie de conjuntos de datos que se ajustan a una especificación de producto de datos. (ISO 19131\*)

**Producto de información aeronáutica.** Información aeronáutica y datos aeronáuticos suministrados en forma de conjunto de datos digitales o en una presentación normalizada en papel o formato electrónico. Los productos de información aeronáutica incluyen:

- Las publicaciones de información aeronáutica (AIP), incluidos sus suplementos y enmiendas;
- las circulares de información aeronáutica (AIC);
- las cartas aeronáuticas;
- los NOTAM; y
- los conjuntos de datos digitales.

**Nota:** El propósito primordial de los productos de información aeronáutica es responder a las necesidades internacionales de intercambio de información aeronáutica.

**Publicación de información aeronáutica (AIP):** Publicación expedida por la República Bolivariana de Venezuela, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.

**Puntualidad de los datos.** Grado de confianza de que los datos sean aplicables al período en que se pretenda usarlos.

**Referencia (Datum):** Toda cantidad o conjunto de cantidades que pueda servir como referencia o base para el cálculo de otras cantidades.

**Referencia geodésica:** Conjunto mínimo de parámetros requerido para definir la ubicación y orientación del sistema de referencia local con respecto al sistema de referencia mundial.

**Región de información de vuelo:** Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

**Relación de la característica:** Relación que enlaza los momentos de cada tipo de característica con momentos del mismo tipo de característica o uno diferente.

**Representación:** Presentación de información a los seres humanos.

**Requisito:** Necesidad o expectativa establecida, generalmente implícita u obligatoria. (ISO 9000\*)

**Nota 1.** "Generalmente implícita" significa, que es habitual o una práctica común para la organización, sus clientes y otras partes interesadas que la necesidad o expectativa bajo consideración esté implícita.

**Nota 2.** Pueden utilizarse calificativos para identificar un tipo específico de requisito, por ejemplo., requisito de un producto, requisito de la gestión de la calidad, requisito del cliente.

**Nota 3.** Un requisito especificado es aquel que está establecido, por ejemplo, en un documento.

**Nota 4.** Los requisitos pueden ser generados por distintas partes interesadas.

**Resolución de los datos:** Número de unidades o de dígitos con los que se expresa y se emplea un valor medido o calculado.

**Serie de conjuntos de datos:** Colección de conjuntos de datos que comparte la misma especificación de producto (ISO 19115\*).

**Servicio automático de información terminal (ATIS).** Suministro automático de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, durante las 24 horas o determinada parte de las mismas:

Servicio Automático de Información Terminal por Enlace de Datos (ATIS-D). Suministro del ATIS mediante enlace de datos.

Servicio automático de información terminal-voz (ATIS-voz). Suministro del ATIS mediante radiodifusiones vocales continuas y repetitivas.

**Servicio de Información Aeronáutica (AIS).** Servicio establecido dentro del área de cobertura definida encargada de proporcionar la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

**Servicio de radionavegación.** Servicio que proporciona información de guía o datos sobre la posición para la operación eficiente y segura de las aeronaves mediante una o más radioayuda para la navegación.

**Servicio de Vigilancia ATS:** Expresión empleada para referirse a un servicio proporcionado directamente mediante un sistema de vigilancia ATS.

**Servicio Fijo Aeronáutico (AFS).** Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos específicos cuya finalidad central es la seguridad operacional de la navegación aérea y la operación regular, eficiente y económica de los servicios de transporte aéreo.

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

**Sistema de Vigilancia ATS:** Expresión genérica que significa, según el caso, ADS-B, PSR, SSR o cualquier sistema basado en tierra comparable que permite la identificación de aeronaves.

**Nota:** Un sistema similar basado en tierra es aquel para el cual se ha comprobado, por evaluación comparativa u otra metodología, que tiene niveles de seguridad operacional y de eficacia iguales o mejores que los del SSR monoimpulso.

**Siguiente usuario previsto.** Entidad que recibe los datos o la información aeronáuticos del Servicio de Información Aeronáutica.

**SNOWTAM:** NOTAM de una serie especial que notifica, por medio de un formato específico, la presencia o eliminación de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo o agua estancada relacionada con nieve, nieve fundente o hielo en el área de movimiento. **(Aplicable hasta el 4 de noviembre de 2020).**

**SNOWTAM.** NOTAM de una serie especial presentado en un formato normalizado en que se proporciona un informe del estado de la pista que notifica la presencia o el cese de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo, escarcha, agua estancada o agua relacionada con nieve, nieve fundente, hielo o escarcha en el área de movimiento. **(Aplicable a partir del 5 de noviembre de 2020).**

**Suelo desnudo:** Superficie de la Tierra que incluye masas de agua, hielos y nieves eternos y excluye la vegetación y los objetos artificiales.

**Superficie de recopilación de datos sobre el terreno/los obstáculos:** Una superficie definida con el propósito de recopilar datos sobre obstáculos/terreno.

**Suplemento AIP:** Modificaciones temporales de la información que figura en la AIP y que se suministran en hojas sueltas especiales.

**Terreno:** Superficie de la tierra con características naturales de relieve como montañas, colinas, sierras, valles, masas de agua, hielos y nieves eternos, excluyendo los obstáculos.

**Tipo de característica:** Clase de fenómenos del mundo real con propiedades comunes (ISO 19110\*).

**Nota:** En un catálogo de características, el nivel básico de clasificación es el tipo de característica.

**Trazabilidad:** Capacidad para seguir la historia, la aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración (ISO 9000\*). Al considerar un producto, la trazabilidad puede estar relacionada con:

- (a) El origen de los materiales y las partes;
- (b) La historia del procesamiento; y
- (c) La distribución y localización del producto después de su entrega.

**Trazabilidad de los datos:** Grado en el que un sistema o un producto hecho con datos proporciona un registro de los cambios que se introdujeron al producto, permitiendo de ese modo desandar el rastro de auditoría desde el usuario final hasta el iniciador.

**Validación:** Confirmación mediante la aportación de evidencia objetiva de que se han cumplido los requisitos para una utilización o aplicación específica prevista (ISO 9000\*).

**Verificación:** Confirmación mediante la aportación de evidencia objetiva de que se han cumplido los requisitos especificados (ISO 9000\*).

**Nota:** El término "verificado" se utiliza para designar el estado correspondiente.

**Verificación por Redundancia Cíclica (CRC):** Algoritmo matemático aplicado a la expresión digital de los datos que proporciona un cierto nivel de garantía contra la pérdida o alteración de los datos.

**Vigilancia Basada en la Performance (PBS):** Vigilancia que se basa en las especificaciones de performance que se aplican al suministro de servicios de tránsito aéreo.

**Nota:** Una especificación RSP comprende los requisitos de performance de vigilancia que se aplican a los componentes del sistema en termino de vigilancia que debe ofrecerse y del tiempo de entrega de datos, la continuidad, la disponibilidad, la integridad, la exactitud de los datos de vigilancia, la seguridad y la funcionalidad correspondientes que se necesitan para la operación propuesta en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular.

**Vigilancia Dependiente Automática — Contrato (ADS-C):** Medio que permite al sistema de tierra y a la aeronave establecer, mediante enlace de datos, las condiciones de un acuerdo ADS-C, en el cual se indican las condiciones en que han de iniciarse los informes ADS-C, así como los datos que deben figurar en los mismos.

**Nota:** El término abreviado "contrato ADS" se utiliza comúnmente para referirse a contrato ADS relacionado con un suceso, contrato de solicitud ADS, contrato ADS periódico o modo de emergencia.

**Vigilancia Dependiente Automática — Radiodifusión (ADS-B):** Medio por el cual las aeronaves, los vehículos de aeródromo y otros objetos pueden transmitir y/o recibir, en forma automática, datos como identificación, posición y datos adicionales, según corresponda, en modo de radiodifusión mediante enlace de datos.

**VOLMET:** Información meteorológica para aeronaves en vuelo.

Radiodifusión VOLMET. Suministro, según corresponda, de METAR, SPECI, TAF y SIGMET actuales por medio de radiodifusores orales continuos y repetitivos.

**VOLMET por Enlace de Datos (D-VOLMET):** Suministro de informes meteorológicos ordinarios de aeródromo (METAR) e informes meteorológicos especiales de aeródromo (SPECI) actuales, pronósticos de aeródromo (TAF), SIGMET, aeronotificaciones especiales no cubiertas por un SIGMET, y donde estén disponibles, AIRMET por enlace de datos.

**Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ):** Espacio aéreo designado especial de dimensiones definidas, dentro del cual las aeronaves deben satisfacer procedimientos especiales de identificación y notificación, además de aquéllos que se relacionan con el suministro de servicios de tránsito aéreo (ATS).

**Zona peligrosa:** Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

**Zona prohibida:** Espacio aéreo de dimensiones definidas, sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

**Zona restringida:** Espacio aéreo de dimensiones definidas, sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

## SECCIÓN 215.5 SISTEMA DE REFERENCIAS COMUNES PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA.

(a) Sistema de referencia horizontal.

- (1) Se usa el Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84) como sistema de referencia (geodésica) horizontal para la navegación aérea. Las

coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas que indiquen la latitud y longitud, se expresan en función de la referencia geodésica del Sistema Geodésico Mundial-1984 (WGS-84).

- (2) En aplicaciones geodésicas precisas y en algunas aplicaciones de navegación aérea, deberían hacerse modelos y estimaciones con respecto a cambios provisionales en el movimiento de las placas tectónicas y efectos de las mareas sobre la corteza terrestre. Para que se refleje el efecto provisional, se debería incluir la mención de la época con todo juego de coordenadas de estación absolutas.

(b) Sistema de referencia vertical.

- (1) En la navegación aérea se utiliza como sistema de referencia vertical el datum del nivel medio del mar (MSL).
- (2) El Modelo Gravitacional de la Tierra-1996 (EGM-96), debe utilizarse como modelo gravitatorio mundial para la navegación aérea Internacional.
- (3) En las posiciones geográficas en que la exactitud del EGM-96 no cumpla con los requisitos de exactitud para elevación y ondulación geoidal, sobre la base de los datos EGM-96, se deben elaborar y utilizar modelos geoidales regionales, nacionales o locales que contengan datos del campo gravitatorio de alta resolución (longitudes de onda corta). Cuando se utilice otro modelo geoidal que no sea el EGM-96 debe proporcionarse en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) una descripción del modelo utilizado, incluso los parámetros requeridos para la transformación de la altura entre el modelo y el EGM-96.

**Nota 1.-** El geode a nivel mundial se aproxima muy estrechamente al MSL. Se define como la superficie equipotencial en el campo de gravedad de la Tierra que coincide con el MSL inalterado que se extiende de manera continua a través de los continentes.

**Nota 2.-** Las alturas (elevaciones) relacionadas con la gravedad también se denominan alturas ortométricas y las distancias de un punto por encima del elipsoide se denominan alturas elipsoidales.

(c) Sistema de referencia temporal.

- (1) En la República Bolivariana de Venezuela se debe utilizar el calendario gregoriano y el Tiempo Universal Coordinado (UTC) como sistema de referencia temporal.
- (2) En el caso que se utilice un sistema de referencia temporal diferente en algunas aplicaciones, el catálogo de características o los metadatos relacionados con un esquema de aplicación o un conjunto de datos, según sea adecuado, incluirán una descripción de dicho sistema o la cinta del documento que describe ese sistema de referencia temporal.

## SECCIÓN 215. 6 ESPECIFICACIONES VARIAS.

- (a) Los productos de información aeronáutica para distribución internacional contendrán la versión en el idioma inglés de las partes que se expresan en lenguaje claro.
- (b) La ortografía de los nombres de lugar será la utilizada por la República Bolivariana de Venezuela y cuando sea necesario se transcribirá al alfabeto básico latino.
- (c) Las unidades de medidas empleadas al iniciar, procesar y distribuir datos aeronáuticos e información aeronáutica, deben ajustarse a las tablas contenidas en la Regulación Aeronáutica Venezolana 273.
- (d) Las abreviaturas OACI se usarán en los productos de información aeronáutica siempre que sean apropiadas y que su utilización facilite la distribución de datos aeronáuticos e información aeronáutica.

## CAPÍTULO B RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

### SECCIÓN 215.7 RESPONSABILIDADES DEL ESTADO.

(a) La República Bolivariana de Venezuela suministra el Servicio de Información Aeronáutica, a través de:

- (1) La Autoridad Aeronáutica de la República, por órgano de la Dirección General de los Servicios a la Navegación Aérea garantizará la prestación de los Servicio de Información Aeronáutica, el cual debe suministrar la información aeronáutica y datos aeronáuticos necesarios para las tripulaciones de aeronaves, dependencias ATS, entidades de planificación del vuelo de aeronaves; y cuando les sea requerido. Para tal efecto dicha función será prestada a través del Área de Trabajo de Información Aeronáutica de la Gerencia de Gestión de Tránsito Aéreo de las dependencias que la Autoridad Aeronáutica designe a tal efecto, que se encarga de poner a disposición, en interés de la seguridad aérea, toda la información que sea pertinente para las aeronaves que realizan operaciones de aviación civil nacional e internacional dentro, hacia y desde el territorio de la República Bolivariana de Venezuela.

- (b) La Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, se asegurará de suministrar datos aeronáuticos e información aeronáutica respecto al territorio nacional, y a las áreas de alta mar en las que el Estado Venezolano sea responsable de la provisión de tránsito aéreo (ATS).

- (c) La Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela sigue siendo la responsable de los datos aeronáuticos y de la información aeronáutica que proporcionen de conformidad con el párrafo (b) de esta sección. En los datos aeronáuticos y la información aeronáutica que se proporcione respecto a la República Bolivariana de Venezuela y en su nombre, se indica claramente que se proporciona bajo la responsabilidad la Autoridad Aeronáutica, cualquiera sea el formato en el que se proporcione.
- (d) La Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela se cerciorará de que la información aeronáutica y los datos aeronáuticos que suministre sean completos, oportunos y de la calidad requerida, de conformidad con lo especificado las especificaciones sobre la calidad de los datos (Capítulo C, Sección 215.14).
- (e) La Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, se cerciorará de que los iniciadores de datos aeronáuticos y de información aeronáutica y el Servicio de Información Aeronáutica convengan en la adopción de disposiciones oficiales para asegurar un suministro oportuno y completo de los datos aeronáuticos y de la información aeronáutica.

#### **SECCIÓN 215.8 RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.**

- (a) El Servicio de Información Aeronáutica garantizará que la información y los datos aeronáuticos necesarios para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea estén, en forma adecuada a los requisitos operacionales, a disposición de la comunidad de la gestión del tránsito aéreo (ATM), incluidos:
  - (1) Aquellos que participan en las operaciones de vuelo, incluso las tripulaciones, personal de planificación de vuelo y de simuladores de vuelo; y
  - (2) la dependencia de servicios de tránsito aéreo responsable del servicio de información de vuelo y del servicio a cargo de información previa al vuelo.
- (b) El Servicio de Información Aeronáutica recibe, origina, verifica, articula, edita, formatea, publica, almacena y distribuye la información aeronáutica y los datos aeronáuticos relativos a todo el territorio nacional, así como también a las áreas de alta mar en las que la República Bolivariana de Venezuela sea responsable de la provisión de los servicios de tránsito aéreo. La información aeronáutica y los datos aeronáuticos se proporcionarán como productos de información aeronáutica.
- (c) El Servicio de Información Aeronáutica se proporciona dentro del horario de operaciones de los aeródromos donde se encuentre ubicada la dependencia y estará a disposición de los organismos que lo solicite.
- (d) El Servicio de Información Aeronáutica, obtendrá datos aeronáuticos e información de otros Estados que le permitan suministrar Servicios de Información Previa al Vuelo (PIB) y satisfacer las necesidades de información durante el vuelo. Las vías para garantizar este requisito son las siguientes:
  - (1) Información NOTAM publicada por la Oficina NOTAM internacional de la República Bolivariana de Venezuela.
  - (2) De los Servicios de Información Aeronáutica de otros Estados.
- (e) Cuando se distribuya la información aeronáutica y los datos aeronáuticos obtenidos de acuerdo a la Sección 215.8, párrafo (d), subpárrafo (2), se indicará claramente que se publica bajo la responsabilidad del Estado iniciador, y cuando sea posible antes de su distribución los mismos se verificarán, si ello no es factible, se indicará claramente cuando se les distribuya, que no se han verificado.
- (f) El Servicio de Información Aeronáutica pondrá prontamente a disposición de los servicios de información aeronáutica de otros Estados la información aeronáutica y los datos aeronáuticos que necesiten para la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, para que puedan cumplir con lo establecido en el párrafo (a) de esta sección.
- (g) El proveedor de servicios de información aeronáutica debe garantizar a la Autoridad Aeronáutica el suministro de datos aeronáuticos e información aeronáutica relativos al área de responsabilidad de la provisión de servicios de tránsito aéreo.
- (h) El proveedor de servicios de información aeronáutica, en el suministro de este servicio, aplicará rigurosamente las normas de esta Regulación y los procedimientos que establezca la Autoridad Aeronáutica.
- (i) El Servicio de Información Aeronáutica está en la obligación de notificar a tiempo toda afectación o cambio que se reciba. No se divulgará ninguna información sin antes verificarla. La información confusa o

contradictoria con la ya publicada, se consulta con el originador antes de su distribución.

#### **SECCIÓN 215.9 REQUISITOS GENERALES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.**

- (a) El Proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AISP) establecerá y gestionará su organización de acuerdo con una estructura que respalde una prestación de servicios segura, eficaz y continuada. La estructura organizativa definirá:
  - (1) La autoridad, las obligaciones y las responsabilidades de los titulares de los puestos, incluyendo los encargados de seguridad operacional y calidad;
  - (2) las relaciones y estructuras jerárquicas entre las distintas partes y procesos de la organización.
- (b) El Proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AISP) emplearán a personal debidamente calificado para garantizar la prestación de sus servicios de navegación aérea de forma segura, eficaz, continuada y sostenible. En este contexto deberán establecer las políticas de contratación y formación de personal, oportunas.
- (c) El Proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AISP), suministrarán y actualizarán los manuales de operaciones relacionados con la prestación de sus servicios para uso y guía de su personal operativo. Garantizan al menos que:
  - (1) Los manuales de operaciones contengan instrucciones y la información que requiere el personal operativo para llevar a cabo sus funciones;
  - (2) el personal interesado pueda acceder a las partes pertinentes de los manuales de operaciones;
  - (3) se informe sin demora al personal operativo de las modificaciones en el manual de operaciones que afecten a sus funciones, así como de su entrada en vigencia.
- (d) El Proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AISP) establecerán un Sistema de Gestión de la Protección para garantizar:
  - (1) La protección de sus instalaciones y de su personal, con el fin de evitar interferencias ilícitas que afecten a la prestación de servicios de navegación aérea;
  - (2) la protección de los datos operativos que reciban, produzcan o empleen, para que su acceso quede restringido a las personas autorizadas.
- (e) El Proveedor Servicios de Información Aeronáutica implantarán planes de contingencias para los servicios de navegación aérea que presten en caso de sucesos que supongan un deterioro significativo o una interrupción de sus operaciones.

#### **SECCIÓN 215.10 RESPONSABILIDADES DE LOS ORIGINADORES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y DATOS AERONÁUTICOS.**

- (a) Los originadores aeronáuticos y de información aeronáutica y el AISP convendrán en la adopción de disposiciones indicadas por la Autoridad Aeronáutica, para asegurar un suministro oportuno y completo de los datos aeronáuticos y de la información aeronáutica.
- (b) Corresponde a cada uno de los servicios técnicos afines originadores de la información que tenga relación con las operaciones de aeronaves, suministrar con la calidad requerida, adecuada y oportunamente al Servicio de Información Aeronáutica toda la información necesaria respecto al área de responsabilidad AIS; y son responsables por la autenticidad y mantenimiento actualizado de la información suministrada.
- (c) El AISP y el originador de los datos aeronáuticos y de información aeronáutica coordinarán la forma de entrega de los mismos, manteniendo siempre la calidad de los datos (exactitud, resolución, integridad, trazabilidad, puntualidad, completitud y formato) necesaria para la prestación de un servicio eficaz.

#### **SECCIÓN 215.11 INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Y DATOS AERONÁUTICOS.**

- (a) Los servicios de información aeronáutica, designará la oficina a la que deban dirigirse todos los productos de información aeronáutica suministrados por otros Estados. Esta oficina estará calificada para atender a solicitudes de información aeronáutica y datos aeronáuticos suministrados por otros Estados.

- (b) La oficina NOTAM Internacional Maiquetía (NOF), es el centro de concentración para recibir y remitir los NOTAM, y debe compartir sus responsabilidades de verificación y control con las Dependencias ARO/AIS/COM de aeródromo responsables de los NOTAM de su área de cobertura.
- (c) Los servicios de información aeronáutica harán los arreglos necesarios para satisfacer los requisitos operacionales relativos a la expedición y recibo de los NOTAM distribuidos por telecomunicaciones.
- (d) El Servicio de Información Aeronáutica establecerá, siempre que sea posible, contacto directo con los servicios de información aeronáutica de otros Estados, a fin de facilitar el intercambio internacional de información aeronáutica y datos aeronáuticos.
- (e) Con excepción de lo previsto en el párrafo (g) de esta Sección, el Servicio de Información Aeronáutica pondrá a disposición gratuitamente un ejemplar de cada uno de los siguientes productos de información aeronáutica (que estén disponibles) cuando sean solicitados por el Servicio de Información Aeronáutica de un Estado contratante, proporcionándolos en la forma manualmente acordada incluso cuando las atribuciones de publicación, almacenamiento y distribución hayan sido delegados en una empresa privada:
  - (1) Publicación de Información Aeronáutica (AIP), con sus enmiendas y Suplementos;
  - (2) circular de información aeronáutica;
  - (3) NOTAM; y
  - (4) Cartas Aeronáuticas
- (f) El intercambio de más de un ejemplar, de cada uno de los productos de información aeronáutica y de otros documentos de navegación aérea, incluso los que contienen legislación y reglamentos de navegación aérea, debería ser objeto de acuerdos bilaterales entre los Estados contratantes y entidades participantes.
- (g) Cuando se proporcionen datos aeronáuticos e información aeronáutica en forma de conjunto de datos digitales para el uso del Servicio de Información Aeronáutica, su suministro se hará por acuerdo entre los Estados contratantes intervinientes.
- (h) La adquisición de información aeronáutica y datos aeronáuticos, incluso los elementos de productos de información aeronáutica y de otros documentos de navegación aérea, incluso los que contienen legislación y reglamentos de navegación aérea, por parte de Estados que no sean contratantes de la OACI y por otras entidades, será objeto de un acuerdo previo por separado entre los Estados y entidades participantes.
- (i) Se utilizarán modelos de intercambio de información aeronáutica y modelos de intercambio de datos aeronáuticos diseñados interoperable a nivel mundial.

#### SECCIÓN 215.12 DERECHO DE PROPIEDAD INTELECTUAL

- (a) Se aplican los derechos de propiedad intelectual, de conformidad con las leyes nacionales, con el objeto de proteger la inversión en los productos del Servicio de Información Aeronáutica (AIS) de la República Bolivariana de Venezuela, así como para asegurar un mejor control de su utilización.
- (b) Todo producto de información aeronáutica al que se haya otorgado protección de los derechos de propiedad intelectual, por parte del Estado iniciador y se haya proporcionado a otro estado de conformidad con lo establecido en la Sección 215.11 de esta Regulación, se pondrá a disposición de terceros únicamente a condición de que se informe a estos últimos que el producto en cuestión se considera como propiedad intelectual y siempre que lleve una anotación apropiada de que el material está sujeto a los derechos de propiedad intelectual del Estado iniciador.
- (c) Cuando se proporcionen datos aeronáuticos e información aeronáutica a un Estado conforme a lo indicado en la Sección 215.11, párrafo (g) de esta Regulación, el Estado receptor no proporcionará conjuntos de datos digitales del Estado transmisor a terceros sin el consentimiento del Estado transmisor.

#### SECCIÓN 215.13 RECUPERACIÓN DE COSTOS.

- (a) La Autoridad Aeronáutica, a través de Providencia Administrativa, establece los derechos por los Servicios de Navegación Aérea, con el objeto de recuperar los costos de impresión, producción del material electrónico, y distribución generada al recopilar y compilar información aeronáutica y datos aeronáuticos.

#### SECCIÓN 215.14 FUNCIONES ORGANIZACIONALES DEL SERVICIO DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.

Las funciones podrán desarrollarse por unidades distintas, o agrupadas según sean las necesidades organizativas del AISP.

- (a) Funciones del Proveedor de Servicios de Información Aeronáutica (AISP) relativa a las publicaciones.
  - (1) Verificar y controlar la calidad de los datos aeronáuticos, según los requisitos de calidad definidos.
  - (2) Verificar y controlar la calidad de la información contenida en los productos de información aeronáutica.
  - (3) Producir, mantener y actualizar los elementos pertinentes de los productos de información aeronáutica:
    - (i) Publicación de Información Aeronáutica (AIP), con sus enmiendas y suplementos;
    - (ii) Circulares de Información Aeronáutica (AIC);
    - (iii) NOTAM; y
    - (iv) Cartas Aeronáuticas.
  - (4) Tramitar las solicitudes de NOTAM, bajo su responsabilidad.
  - (5) Mantener un enlace directo y eficiente con los servicios técnicos afines encargados de proporcionar la información a divulgar, para el procesamiento, actualización, suministro y transmisión de la información aeronáutica y datos aeronáuticos.
  - (6) Mantener actualizada la base de datos de los usuarios del servicio de publicaciones.
  - (7) Preparar los envíos y distribuir la información aeronáutica correspondiente a los servicios de enmiendas (ambiente impreso y/o ambiente digital).
  - (8) Mantener actualizada la existencia de páginas vigentes de la AIP, sus Suplementos y las AIC (ambiente impreso y/o digital).
  - (9) Mantener actualizadas las Publicaciones de Información Aeronáutica de otros Estados, sus Suplementos, AIC y Lista de NOTAM válidos.
  - (10) Brindar un servicio eficiente de asesoramiento y consulta de información aeronáutica.
  - (11) Mantener el control y actualización de los registros establecidos para la Oficina.
  - (12) Cualquier otra función que requiera el ANSP.
- (b) Funciones de una Oficina NOTAM internacional
  - (1) Verificar y controlar la calidad de los textos y exactitud de los datos que se publiquen en NOTAM, que sobre el área de responsabilidad AISP distribuya la Oficina.
  - (2) Divulgar con profesionalidad técnica la información NOTAM necesaria, así como las Listas de Verificación de NOTAM, para contribuir a la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea nacional e internacional.
  - (3) Mantener un estricto control sobre los NOTAM nacionales y de otros Estados que se registran en el Banco de Datos NOTAM.
  - (4) Mantener un enlace directo y eficiente con los servicios técnicos afines, encargados de proporcionar la información a divulgar, para el procesamiento, actualización, suministro y transmisión de la información aeronáutica y datos aeronáuticos.
  - (5) Mantener actualizado el Banco de Datos NOTAM.
  - (6) Brindar un servicio eficiente de asesoramiento y consulta de información aeronáutica.
  - (7) Mantener actualizados todos los elementos de los Productos de Información Aeronáutica de uso en la Oficina NOTAM.
  - (8) Mantener el control y actualización de los registros establecidos para la Oficina.
  - (9) Cualquier otra función que requiera el ANSP.
- (c) Funciones AISP (Dependencias ARO/AIS/COM) de Aeródromo
  - (1) Suministrar un servicio eficiente de información antes y después del vuelo, según los requerimientos establecidos en esta Regulación.
  - (2) Elaborar los PIB para las operaciones nacionales e internacionales que se originen en su aeropuerto.
  - (3) Verificar y controlar la calidad de los textos de los PIB que se oferten a operaciones nacionales e internacionales.
  - (4) Recibir, verificar, tramitar y controlar la tramitación de los planes de vuelo de las operaciones nacionales e internacionales, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo G de esta Regulación.
  - (5) Gestionar las solicitudes de NOTAM correspondientes a su área de cobertura.
  - (6) Verificar y controlar la calidad y completitud de los datos de solicitudes de emisión de NOTAM.
  - (7) Mantener actualizada los elementos de los productos de información aeronáutica de uso del personal técnico de la dependencia.
  - (8) Brindar un servicio de asesoramiento y consulta de información aeronáutica.

- (9) Mantener un enlace directo y eficiente con los servicios técnicos afines, encargados de proporcionar información.
- (10) Notificar a la Autoridad Aeronáutica o a las gerencias respectivas de cualquier actividad que pueda afectar la seguridad operacional del vuelo.
- (11) Mantener el control y actualización de los registros establecidos para la unidad.

### **CAPÍTULO C** **GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

#### **SECCIÓN 215.15 REQUISITOS DE LA GESTIÓN DE LA FORMACIÓN.**

- (a) Los Servicios de Información Aeronáutica establecerá recursos y procesos de gestión de la información suficientes para permitir la recopilación oportuna, el procesamiento, el almacenamiento, la integración, el intercambio y la distribución de datos aeronáuticos e información aeronáutica de calidad asegurada dentro del sistema del tránsito aéreo (ATM).

#### **SECCIÓN 215.16 ESPECIFICACIONES SOBRE LA CALIDAD DE LOS DATOS.**

- (a) Exactitud de los datos:
  - (1) El grado de exactitud de los datos aeronáuticos dependerá del uso para el cual se los necesite. En el PANS-AIM (Doc 10066), Apéndice I, figuran especificaciones acerca del grado de exactitud de los datos aeronáuticos (incluido el nivel de confianza).
- (b) Resolución de los datos:
  - (1) El grado de resolución de los datos aeronáuticos se corresponderá con la exactitud real de los datos.
  - (2) La resolución de los datos contenidos en la base de datos podrá ser igual o más alta que la resolución de la publicación. En los PANS-AIM (Doc 10066) Apéndice 1, figuran especificaciones acerca de la resolución de los datos aeronáuticos.
- (c) Integridad de los datos:
  - (1) Se mantendrá la integridad de los datos aeronáuticos a lo largo de todo el proceso desde su iniciación hasta su distribución al siguiente usuario previsto. En los PANS-AIM (Doc 10066), Apéndice 1, figuran especificaciones acerca de la clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo a su integridad.
  - (2) Según la clasificación de los datos aeronáuticos de acuerdo con su integridad instaurarán procedimientos que permitan:
    - (i) Para datos ordinarios: evitar la alteración durante todo el procesamiento de los datos;
    - (ii) para datos esenciales: garantizar que no haya alteración en ninguna etapa del proceso completo, e incluir procesos adicionales, según sea necesario, para abordar riesgos potenciales en toda la arquitectura del sistema, de modo de asegurar además la integridad de los datos en ese nivel; y
    - (iii) para datos críticos: garantizar que no haya alteración en ninguna etapa del proceso completo, e incluir procesos de aseguramiento de la integridad adicionales para mitigar plenamente los efectos de las fallas identificadas mediante un análisis exhaustivo de toda la arquitectura del sistema, como riesgos potenciales para la integridad de los datos.
- (d) Trazabilidad de los datos:
  - (1) Se procurará y conservará la trazabilidad de los datos aeronáuticos durante todo el tiempo que los datos estén en uso.
- (e) Puntualidad de los datos:
  - (1) Se asegurará la puntualidad poniendo límites al periodo de vigencia de los elementos de los datos. Los límites podrán corresponder a un elemento de datos o conjunto de datos en particular. Si un conjunto de datos tiene un periodo de vigencia definido, ese periodo servirá para definir las fechas de entrada en vigor de todos los elementos de datos particulares.
- (f) Completitud de los datos:
  - (1) Se asegurará la completitud de los datos aeronáuticos para posibilitar su uso previsto.
- (g) Formato de los datos:
  - (1) Los datos que se proporcionen estarán en un formato adecuado para que se los interprete de manera compatible con su uso previsto.

#### **SECCIÓN 215.17 VALIDACIÓN Y VERIFICACIÓN DE DATOS AERONÁUTICOS E INFORMACIÓN AERONÁUTICA.**

- (a) Los textos que hayan de expedirse como parte de un producto de información aeronáutica se verificarán exhaustivamente antes de ser presentados al Servicio de Información Aeronáutica (AIS) para asegurar

que se haya incluido toda la información necesaria y de que la misma sea correcta en todos sus detalles.

- (b) Los servicios de información aeronáutica establecerán procedimientos de validación y verificación que aseguren que, al recibirse datos aeronáuticos e información aeronáutica, se cumplan los requisitos de calidad.

#### **SECCIÓN 215.18 DETECCIÓN DE ERRORES EN LOS DATOS.**

- (a) Se utilizarán técnicas de detección de errores en datos digitales durante la transmisión o almacenamiento de datos y conjuntos de datos digitales aeronáuticos.
- (b) Se utilizarán técnicas de detección de errores en datos digitales para mantener los niveles de integridad conforme se especifica en la Sección 215.16, párrafo (c). En los PANS-AIM (Doc. 10066) figuran especificaciones detalladas acerca de las técnicas de detección de errores en los datos digitales.

#### **SECCIÓN 215.19 USO DE LA AUTOMATIZACIÓN.**

- (a) Se usará la automatización para asegurar la calidad, eficiencia y rentabilidad de los servicios de información aeronáutica.
- (b) Se tendrá debidamente en cuenta la integridad de los datos y la información al poner en práctica procesos automatizados y medidas de mitigación de los riesgos que se detecten, teniendo en cuenta que los procesos automatizados pueden introducir el riesgo de que se altere la integridad de los datos y la información en el caso de comportamiento imprevisto en los sistemas.
- (c) Para cumplir con los requisitos de calidad de los datos, la automatización:
  - (1) Permitirá el intercambio digital de datos aeronáuticos entre las partes que participan en la cadena de procesamiento de datos; y
  - (2) utilizará modelos de intercambio de información aeronáutica y modelos de intercambio de datos aeronáuticos diseñados para ser interoperables a escala mundial.

#### **SECCIÓN 215.20 SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD.**

- (a) El prestador de Servicios de Navegación Aérea implementará y mantendrá un sistema de gestión de la calidad que cubran todas las funciones de los servicios de información aeronáutica, según lo indicado en el Capítulo B, Sección 215.8. La ejecución de dichos sistemas de gestión de la calidad podrá demostrarse respecto de cada una de las etapas funcionales.
- (b) La gestión de la calidad deberá aplicarse a toda la cadena de suministro de datos de información aeronáutica desde el momento en que estos últimos se inician hasta su distribución al próximo usuario previsto, teniendo en cuenta su uso previsto.
- (c) El sistema de gestión de la calidad establecido de acuerdo al párrafo (a) de esta Sección, debe ajustarse a la serie ISO 9000 de normas de aseguramiento de la calidad y debería estar certificado por un organismo de certificación acreditado.
- (d) En el contexto del sistema de gestión de la calidad establecida, se identificarán las competencias y las cualificaciones, habilidades y conocimientos conexos requeridos para cada función, y se capacitará en forma apropiada al personal asignado para desempeñar esas funciones. Cumpliendo con lo siguiente:
  - (1) Se establecerán procesos para asegurar que el personal tenga las competencias requeridas para desempeñar las funciones específicas asignadas.
  - (2) Se mantendrán registros apropiados de modo que se puedan confirmar las cualificaciones del personal.
  - (3) Se establecerán evaluaciones iniciales y periódicas en las que se requerirá al personal que demuestre las competencias requeridas.
  - (4) Las evaluaciones periódicas del personal se utilizarán como medios para detectar y corregir deficiencias en los conocimientos, las cualificaciones y las habilidades.
- (e) Cada sistema de gestión de la calidad incluirá las políticas, procesos y procedimientos necesarios, comprendidos los que se aplican a la utilización de metadatos, para garantizar y verificar que los datos aeronáuticos puedan rastrearse en todo punto de la cadena de suministro de datos de información aeronáutica, de manera que las anomalías o errores detectados en los datos durante el uso puedan identificarse según la causa fundamental, corregirse y comunicarse a los usuarios afectados.

(f) El sistema de gestión de la calidad establecido proporcionará a los usuarios la garantía y confianza necesarias de que la información aeronáutica y los datos aeronáuticos distribuidos satisfacen los requisitos de calidad de los datos aeronáuticos.

(g) Se tomarán todas las medidas necesarias para vigilar que se cumpla el sistema de gestión de la calidad implementado.

(h) El cumplimiento del sistema de gestión de la calidad aplicado se demostrará mediante auditorías realizadas por el prestador de servicios de navegación aérea como por la autoridad aeronáutica, quien chequeará el cumplimiento del plan de auditorías del prestador de servicios de navegación aérea.

(i) Al identificar una situación de no conformidad, se determinarán y tomarán sin demoras injustificadas las medidas necesarias para corregir su causa. Todas las observaciones de auditoría y medidas correctivas se presentarán con pruebas y se documentarán en forma apropiada.

#### **SECCIÓN 215.21 CONSIDERACIONES RELATIVAS A FACTORES HUMANOS.**

(a) En la organización de los servicios de información aeronáutica, así como en el diseño, contenido, procesamiento y distribución de la información aeronáutica y de los datos aeronáuticos, se tendrán en cuenta los principios relativos a factores humanos que permitan una utilización óptima.

(b) Debe tenerse debidamente en cuenta la integridad de la información cuando se requiera la interacción humana y tomarse medidas de mitigación cuando se identifiquen riesgos. Esto puede lograrse por medio del diseño de sistemas, procedimientos operacionales o mejoras en el entorno operacional.

### **CAPÍTULO D**

#### **ALCANCE DE LOS DATOS AERONÁUTICOS Y LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

#### **SECCIÓN 215.22 ALCANCE DE LOS DATOS AERONÁUTICOS Y LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA.**

El alcance de los datos aeronáuticos y la información aeronáutica es el requisito mínimo para posibilitar los productos y servicios de información aeronáutica, las bases de datos de navegación aérea, las aplicaciones de navegación aérea y los sistemas de ATM.

(a) Los datos aeronáuticos y la información aeronáutica que han de recibir y gestionar los proveedores de servicios de información aeronáutica comprenderán como mínimo los siguientes subcampos, y los mismos podrán provenir de más de una organización o autoridad:

- (1) Reglamentos, normas y procedimientos nacionales;
- (2) aeródromos y helipuertos;
- (3) espacio aéreo;
- (4) Rutas ATS;
- (5) Procedimientos de Vuelo por Instrumentos;
- (6) Radioayudas/sistemas para la navegación;
- (7) Obstáculos;
- (8) terreno; e
- (9) información geográfica.

(b) La determinación y la notificación de los datos aeronáuticos se registrarán por el grado de exactitud y la clasificación de acuerdo con la integridad que se requiera para satisfacer las necesidades del usuario final de los datos aeronáuticos.

#### **SECCIÓN 215.23 METADATOS**

(a) Se recopilarán metadatos para los procesos y los puntos de intercambio de datos aeronáuticos.

(b) La recopilación de metadatos se hará en toda la cadena de suministro de datos de información aeronáutica, desde el momento de su iniciación hasta su distribución al siguiente usuario previsto.

(1) Los metadatos recopilados comprenden, como mínimo:

- (i) El nombre de las organizaciones o entidades que realicen todo acto relativo a originar, transmitir o manipular los datos;
- (ii) el acto realizado; y
- (iii) la fecha y la hora en que se haya realizado.

### **CAPÍTULO E**

#### **PRODUCTOS Y SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA**

#### **SECCIÓN 215.24 GENERALIDADES**

(a) La información aeronáutica se suministrará en forma de productos de información aeronáutica y servicios afines.

(b) Cuando se proporcionen datos aeronáuticos e información aeronáutica en múltiples formatos, se aplicarán procesos para garantizar que los datos y la información aeronáutica sean uniformes en todos los diversos formatos.

#### **SECCIÓN 215.25 INFORMACIÓN AERONÁUTICA EN PRESENTACIÓN NORMALIZADA**

(a) La información aeronáutica suministrada en presentación normalizada incluirá las AIP, las enmiendas AIP, los suplementos AIP, las AIC, los NOTAM y las cartas aeronáuticas.

(b) La AIP, la enmienda AIP, el suplemento AIP y la AIC se suministrarán impresos y/o como documentos electrónicos.

(c) Cuando se suministre la AIP, la enmienda AIP, el suplemento AIP y la AIC como documentos electrónicos (eAIP) deberán estar diseñados para que puedan visualizarse tanto en aparatos electrónicos como para imprimirse.

(1) Publicación de Información Aeronáutica (AIP):

La AIP/Venezuela constituye la fuente básica de información permanente y de notificaciones temporales de larga duración, y tiene como objetivo principal satisfacer las necesidades internacionales de intercambio de información aeronáutica de carácter permanente que es esencial para la navegación aérea.

(i) Las publicaciones de información aeronáutica (AIP) incluirán:

- (A) Una declaración de la autoridad competente responsable de las instalaciones, servicios o procedimientos de navegación aérea de los que trata la AIP;
- (B) las condiciones generales en las cuales se pueden utilizar internacionalmente los servicios o instalaciones;
- (C) una lista de diferencias importantes entre los reglamentos y métodos nacionales del Estado y las correspondientes normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI, en forma tal que permita al usuario distinguir fácilmente entre los requisitos del Estado y las disposiciones pertinentes de la OACI;
- (D) la elección hecha por el Estado en cada caso importante en que las normas, métodos recomendados y procedimientos de la OACI prevean una opción.

(2) Suplemento AIP:

(i) Se suministrará periódicamente una lista de verificación de los suplementos AIP válidos.

(3) Circular de Información Aeronáutica (AIC):

(i) Se usará una AIC para suministrar:

- (A) Un pronóstico a largo plazo respecto a cambios importantes de legislación, reglamentación, procedimientos o instalaciones; o
- (B) información de carácter puramente aclaratorio o de asesoramiento que pueda afectar a la seguridad de los vuelos; o
- (C) información o notificaciones de carácter aclaratorio o de asesoramiento sobre asuntos técnicos, legislativos o puramente administrativos.

(ii) No se usarán AIC para suministrar información que corresponda incluir en la AIP o un NOTAM.

(iii) Se revisará la validez de las AIC que estén vigentes como mínimo una vez por año.

(iv) Se suministrará periódicamente una lista recapitulativa de las AIC que sean válidas.

## (4) Cartas Aeronáuticas:

(i) Las Cartas Aeronáuticas que se enumeran alfabéticamente a continuación, cuando estén disponibles para aeropuertos internacionales designados, forman parte de la AIP/Venezuela, o se suministrarán por separado a quienes reciban las AIP:

- (A) Carta de altitud mínima de vigilancia ATC;
- (B) Carta de aproximación por instrumentos.
- (C) Carta de aproximación visual;
- (D) Carta de área;
- (E) Carta de llegada normalizada - vuelo por instrumentos (STAR);
- (F) Carta de salida normalizada - vuelo por instrumentos (SID);
- (G) Plano de aeródromo.
- (H) Plano de obstáculo de aeródromo tipo "A";
- (I) Carta de navegación en ruta;
- (J) Plano de topográfico y de obstáculos de aeródromo-OACI (electrónico).

(ii) Cuando esté disponible, la "Carta en ruta-OACI" formara parte:

(iii) Cuando estén disponibles, las cartas aeronáuticas que se indican a continuación ordenadas alfabéticamente se suministrarán como productos de información aeronáutica:

- (iv) Carta aeronáutica - OACI 1:500 000;
- (v) Carta aeronáutica mundial - OACI 1:100 000;
- (vi) Deberían suministrarse cartas aeronáuticas electrónicas a partir de bases de datos digitales y el uso de sistemas de información geográfica.

## (5) NOTAM:

- (i) Se suministrará en forma periódica una lista de verificación de los NOTAM válidos.

**SECCIÓN 215.26 CONJUNTO DE DATOS DIGITALES**

## (a) Generalidades.

(1) Los datos digitales se suministrarán en forma de conjunto de datos como sigue:

- (i) Conjunto de datos AIP;
- (ii) conjunto de datos sobre el terreno;
- (iii) conjunto de datos sobre obstáculos;
- (iv) conjunto de datos cartográficos de aeródromo; y
- (v) conjunto de datos de procedimientos de vuelo por instrumentos.

(2) Cada conjunto de datos se suministrará al siguiente usuario previsto junto con un conjunto mínimo de metadatos que aseguren la trazabilidad. Se proporcionará en forma periódica una lista de verificación de conjunto de datos válidos.

## (c) Conjunto de datos AIP.

(1) Debería proporcionarse un conjunto de datos AIP que comprenda la información que proporciona la AIP. Cuando esto no sea posible proporcionar deberán suministrarse el o los subconjuntos de datos que estén disponibles.

(2) El conjunto de datos AIP contendrá la representación digital de la información aeronáutica de carácter duradero (información Permanente y cambios transitorios de larga duración) que sea esencial para la navegación aérea.

## (d) Conjunto de datos sobre el terreno y los obstáculos.

(1) Las áreas de cobertura de los conjuntos de datos sobre el terreno y los obstáculos se designarán como sigue:

- (i) Área 1: todo el territorio del Estado;
- (ii) Área 2: área situada en la proximidad del aeródromo, subdividida como sigue:
  - (A) Área 2a: área rectangular alrededor de una pista, que comprende la franja de pista y toda zona libre de obstáculos que exista. Para obtener las dimensiones de la franja de pista, véase la RAV-14, Capítulo;
  - (B) Área 2b: área que se extiende a partir de los extremos del área 2a en la dirección de salida con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado;
  - (C) Área 2c: área que se extiende por fuera de las Áreas 2a y 2b a una distancia que no exceda los 10 km con respecto a los límites del Área 2a; y

(D) Área 2d: área que se extiende por fuera de las áreas 2a, 2b y 2c hasta una distancia de 45 km con respecto al punto de referencia del aeródromo, o hasta el límite del área de control terminal (TMA) existente, si este límite es más cercano.

(iii) Área 3: área que bordea el área de movimiento de un aeródromo, que se extiende horizontalmente desde el borde de pista hasta 90 m con respecto al eje de pista y hasta 50 m con respecto al borde de todas las otras partes del área de movimiento del aeródromo.

## (e) Conjunto de datos sobre el terreno.

(1) Los conjuntos de datos sobre el terreno contendrán la representación digital de la superficie del terreno en forma de valores de elevación continuos en todas las intersecciones (puntos) de una retícula definida, en relación con referencias comunes.

(2) Se proporcionarán datos sobre el terreno para el Área 1.

(3) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, se proporcionarán datos sobre el terreno correspondientes a las siguientes áreas:

- (i) Área 2a;
- (ii) Área de trayectoria de despegue; y
- (iii) Área delimitada por las extensiones laterales de las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo.

(4) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, se proporcionarán datos adicionales sobre el terreno dentro del Área 2 correspondientes a:

- (i) La zona que se extiende hasta una distancia de 10 km del ARP;
- (ii) el interior de la zona entre los 10 km y los del TMA o un radio de 45 km (el que sea menor), donde el terreno penetre una superficie horizontal de recopilación de datos sobre el terreno ubicada 120 m por encima de la elevación más baja de la pista.

(5) Deberán hacerse los arreglos necesarios para la coordinación del suministro de datos sobre el terreno cuando las áreas de cobertura respectivas de aeródromos adyacentes se superponen, a fin de garantizar la exactitud de los datos concernientes al mismo terreno.

(6) En los casos de los aeródromos situados cerca de fronteras territoriales, deberán hacerse los arreglos necesarios con el Estados en cuestión para compartir los datos sobre el terreno.

(7) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional deberá proporcionarse datos sobre el terreno del Área 3.

(8) Cuando se recopilen datos sobre el terreno adicionales para responder a otras necesidades aeronáuticas, los conjuntos de datos sobre el terreno deberán aplicarse para incluir dichos datos aeronáuticos.

## (e) Conjunto de datos sobre los obstáculos.

(1) Los conjuntos de datos sobre los obstáculos contendrán la representación digital de la extensión vertical y horizontal de los obstáculos.

(2) Los datos sobre los obstáculos no se incluirán en los conjuntos de datos sobre el terreno.

(3) Se proporcionarán datos sobre los obstáculos situados en el Área 1 que tengan una altura igual o superior a 100 m sobre el nivel del terreno.

(4) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, se proporcionarán datos sobre obstáculos respecto a todos los obstáculos situados en el Área 2, que se hayan evaluado como un peligro para la navegación aérea.

(5) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, se proporcionarán datos sobre obstáculos de lo siguiente:

- (i) Obstáculos situados en el Área 2a que penetren una superficie de recopilación de datos sobre obstáculos definida como área rectangular alrededor de una pista que comprende la franja de pista y toda zona libre de obstáculos que exista. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2a se encontrará a una altura de tres metros por encima de la elevación de la pista más cercana medida a lo largo del eje de pista, y para las partes relacionadas con una zona libre de obstáculos, si la hubiese, a la elevación del extremo de pista más próximo;
- (ii) los objetos en el área de trayectoria de despegue que sobresalgan de una superficie plana que tenga una pendiente de 1,2% y el mismo origen que el área de trayectoria de despegue; y

(iii) las penetraciones de las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo. Las áreas de la trayectoria de despegue y las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo se especifican en la RAV114 "Operaciones de Aeródromo"

(6) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional, deberían proporcionarse datos sobre los obstáculos situados en las Áreas 2b, 2c y 2d que penetren la superficie de recopilación de datos sobre obstáculos apropiada definida como:

(i) Área 2b: área que se extiende a partir de los extremos del Área 2a en la dirección de salida, con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del Área 2b sigue una pendiente de 1,2% que se extiende a partir de los extremos del Área 2a a la elevación del extremo de pista en la dirección de salida, con una longitud de 10 km y un ensanchamiento del 15% a cada lado;

(ii) Área 2c: área que se extiende por fuera del Área 2a y del Área 2b hasta una distancia que no exceda a los 10 km con respecto al límite del Área 2a. La superficie de recopilación de datos sobre obstáculos del área 2c sigue una pendiente de 1,2% que se extiende por fuera de las Áreas 2a y 2b a una distancia que no exceda los 10 km con respecto al límite del Área 2a. La elevación inicial del Área 2c será la elevación del punto del Área 2a en que se comienza; y

(iii) Área 2d: área que se extiende por fuera de las Áreas 2a, 2b y 2c hasta una distancia de 45 km con respecto al punto de referencia del aeródromo, o hasta el límite de TMA existente, si este límite es más cercano. La superficie de recolección de datos sobre obstáculos del Área 2d se encuentra a una distancia de 100 m sobre el terreno.

Salvo que no es necesario recopilar los datos sobre obstáculos de menos de 3 m de altura por encima del terreno en el Área 2b y de menos de 15 m de altura por encima del terreno en el Área 2c.

(7) Deberán hacerse los arreglos necesarios para la coordinación del suministro de datos sobre obstáculos cuando las áreas de cobertura respectivas de aeródromos adyacentes se superpongan, a fin de garantizar la exactitud de los datos concernientes a los mismos obstáculos.

(8) En el caso de los aeródromos situados cerca de fronteras territoriales, se deberían hacerse los arreglos necesarios entre el Estado involucrado para compartir los datos sobre obstáculos.

(9) En el caso de los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional se deberán proporcionar datos sobre los obstáculos situados en el área 3 que penetren la superficie de recopilación de datos sobre obstáculos apropiada que se extiende medio metro (0,5 m) sobre el plano horizontal pasando a través del punto más cercano en la zona de movimiento del aeródromo.

(f) Conjunto de datos cartográficos de aeródromo.

(1) Los conjuntos de datos cartográficos de aeródromo contendrán la representación digital de las características del aeródromo. Las características de aeródromo consta de atributos y geometrías que se caracterizan como puntos, líneas o polígonos. Ejemplos de características son: los umbrales de pista, las líneas de guía de las calles de rodaje y las zonas de plataformas de estacionamiento de aeronaves.

(2) Deberían ponerse a disposición conjunto de datos cartográficos de aeródromos para los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional.

(g) Conjunto de datos sobre procedimientos de vuelo por instrumentos:

(1) Los conjuntos de datos de procedimientos de vuelo por instrumentos contendrán la representación digital de los procedimientos de vuelo por instrumentos.

(2) Deberían ponerse a disposición conjuntos de datos de procedimientos de vuelo por instrumentos para los aeródromos utilizados regularmente por la aviación civil internacional.

## SECCIÓN 215.27 SERVICIOS DE DISTRIBUCIÓN

(a) Generalidades.

- (1) Los productos de información aeronáutica se distribuirán a los usuarios autorizados que los soliciten.
- (2) Las AIP, enmiendas AIP, Suplementos AIP y AIC se distribuirán por el medio más rápido que se disponga.
- (3) Siempre que sea posible, se deberían emplearse las redes mundiales de comunicaciones y los servicios web para el suministro de productos de información aeronáutica.

(b) Distribución de NOTAM.

(1) Los NOTAM se distribuirán sobre la base de una solicitud.

(2) Los NOTAM se prepararán de conformidad con las disposiciones correspondientes de los procedimientos de comunicación de la OACI.

(3) Siempre que sea posible, se empleará el Servicio Fijo Aeronáutico (AFS) para la distribución de los NOTAM.

(4) Cuando se envíe un NOTAM por algún medio que no sea el AFS, se empleará un grupo de seis dígitos de fecha y hora que indique la fecha y la hora de iniciación del NOTAM y la identificación del iniciador, que precederá al texto. El estado que inicia los NOTAM determinará cuáles deben distribuirse internacionalmente.

(5) El intercambio internacional de NOTAM tendrá lugar solamente por acuerdo mutuo entre las oficinas NOTAM internacionales interesadas y entre las oficinas NOTAM y las dependencias multinacionales de procesamiento de NOTAM.

(6) El Estado iniciador autorizará la distribución de otras series de NOTAM fuera de las distribuidas en forma internacional cuando se le solicite.

(7) Cuando sea posible podrá utilizarse listas de distribución selectiva.

## SECCIÓN 215.28 SERVICIO DE INFORMACIÓN PREVIA AL VUELO.

(a) En el caso de los aeródromos usados para operaciones aéreas internacionales, se suministrará información aeronáutica relativa a las etapas que partan del aeródromo al personal de operaciones de vuelo, incluidas las tripulaciones de vuelo y los servicios encargados de dar información antes del vuelo.

(b) La información aeronáutica facilitada para el planeamiento previo al vuelo deberá incluir información de importancia para las operaciones provenientes de los elementos de los productos de información aeronáutica.

(c) Podrá ponerse a distribución de las tripulaciones de vuelo una recapitulación de los NOTAM válidos significativos para las operaciones y demás información de carácter urgente en forma de Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB) en lenguaje claro.

## SECCIÓN 215.29 SERVICIO DE INFORMACIÓN POSTERIOR AL VUELO.

(a) En el caso de los aeródromos usados normalmente para operaciones aéreas internacionales, se tomarán medidas para que se reciba información respecto al estado y condiciones de funcionamiento de las instalaciones o servicios de navegación aérea que observen las tripulaciones de las aeronaves.

(b) Se tomarán las medidas previstas en párrafo anterior a esta sección para que el AIS disponga de tal información para distribuirla según lo requieran las circunstancias.

(c) En el caso de los aeródromos usados normalmente para operaciones aéreas internacionales, se tomarán medidas para que se reciba información respecto a peligros por la presencia de fauna silvestre que observen las tripulaciones de aeronaves.

(d) La información sobre peligros por presencia de fauna silvestre se pondrá a disposición del Servicio de Información Aeronáutica para distribuirla según lo requieran las circunstancias.

## CAPÍTULO F

### ACTUALIZACIONES DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA

## SECCIÓN 215.30 ESPECIFICACIONES GENERALES

(a) El Servicio de Información Aeronáutica, debe tomar las medidas para asegurar que la información que proporciona es adecuada, exacta y se mantiene debidamente actualizada, mediante una continua y oportuna revisión.

## SECCIÓN 215.31 REGLAMENTACIÓN Y CONTROL DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIRAC)

(a) La información relativa a las circunstancias siguientes se distribuirá mediante el sistema reglamentado AIRAC, es decir, basando el establecimiento, eliminación o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 8 de noviembre 2018:

(1) Límites (horizontales y Verticales, reglamentos y procedimientos) aplicables a:

- (i) Regiones de Información de Vuelo;
- (ii) Área de control;
- (iii) Zonas de control;

- (iv) Áreas con servicios de asesoramiento;
  - (v) Rutas ATS;
  - (vi) Zonas permanentemente peligrosas, prohibidas y restringidas (comprendidos el tipo y periodos de actividad cuando se conozcan) y ADIZ;
  - (vii) Zonas o rutas o parte de las mismas en las que, con carácter permanente, existe la posibilidad de interceptación.
- (2) Posiciones, frecuencias, distintivos de llamada, identificadores, irregularidades conocidas y período de mantenimiento de radioayudas para la navegación e instalaciones de comunicaciones y vigilancia.
  - (3) Procedimientos de espera y aproximación, de llegada, de atenuación de ruido y cualquier otro procedimiento ATS pertinente.
  - (4) Niveles de transición, altitudes de transición y altitudes mínimas de sector.
  - (5) Instalaciones y servicios meteorológicos (comprendidas las radiodifusiones) y procedimientos.
  - (6) Pistas y zonas de parada.
  - (7) Calles de rodaje y plataforma.
  - (8) Procedimientos de aeródromo para operaciones en tierra (incluyendo procedimientos para escasa visibilidad).
  - (9) Luces de aproximación y de pista.
  - (10) Mínimos de utilización de aeródromo.
- (b) La información notificada usando el sistema AIRAC no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el período.
- (c) La información proporcionada usando el sistema AIRAC será puesta a disposición por el prestador de servicios de información aeronáutica para que los destinatarios la reciban por lo menos 28 días antes de su fecha de entrada en vigor.
- (d) Cuando no se haya presentado ninguna información en la fecha del AIRAC, se distribuirá la notificación NIL no más tarde de un ciclo antes de la fecha de entrada en vigor del AIRAC de que se trate.
- (e) No se fijarán fechas de aplicación distintas a las fechas de entrada en vigor del AIRAC respecto a modificaciones planeadas que sean importantes para las operaciones y que exijan trabajos cartográficos ni para actualizar las bases de datos de navegación.
- (f) Siempre que se prevean modificaciones de importancia y cuando sea conveniente y factible suministrar notificación anticipada, el Servicio de Información Aeronáutica deberá poner a disposición la información para que los destinatarios la reciban con una antelación de por lo menos 56 días con respecto a la fecha de entrada en vigor. Esto deberá aplicarse al establecimiento de las circunstancias que se enumeran a continuación y a las modificaciones importantes introducidas en forma premeditada en dichas circunstancias, así como a otras modificaciones mayores que se consideren necesarias:
- (1) Nuevos aeródromos para operaciones IFR Internacionales.
  - (2) Nuevas pistas para operaciones IFR en aeródromos internacionales.
  - (3) Diseño y estructura de la red de rutas de servicios de tránsito aéreo.
  - (4) Diseño y estructura de un conjunto de procedimientos de terminal (incluyendo cambio de marcaciones del procedimiento debido a cambios en la variación magnética).

#### SECCIÓN 215.32 ACTUALIZACIONES DE LOS PRODUCTOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.

- (a) Actualizaciones de la AIP.
- (1) Se enmendarán o publicarán las AIP a intervalos regulares con la frecuencia necesaria para mantenerlas al día.
  - (2) Las modificaciones permanentes de las AIP se publicarán como Enmiendas AIP.
  - (3) Las modificaciones temporales de larga duración (de tres meses o más) y la información de corta duración que sea extensa o que contenga gráficos se publicarán como Suplementos AIP.
- (b) NOTAM.
- (1) Cuando se publique una Enmienda AIP o un Suplemento AIP de conformidad con los procedimientos AIRAC, se iniciará un NOTAM "iniciador".
  - (2) Se iniciará un NOTAM y se expedirá prontamente cuando la información que se tenga que distribuir sea de carácter temporal y de corta duración o cuando se introduzca con poco tiempo de preaviso cambios permanentes, o temporales de larga duración, que sean de importancia para las operaciones, salvo cuando el texto sea extenso o contenga gráficos.
  - (3) Los NOTAM se iniciarán y expedirán en relación con la información siguiente:

Establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de aeródromos, helipuertos o pistas;

- (i) establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos (AGA, AIS, ATS, CNS, MET, SAR);
- (ii) establecimiento, eliminación y cambios importantes de capacidad operacional de los servicios de radionavegación y de comunicaciones aeroterrestres. Esto comprende: interrupción o reanudación de cualquier servicio; cambio de frecuencias, cambio en las horas de servicio notificadas, cambio de identificación, cambio de orientación (ayudas direccionales), cambio de ubicación, aumento o disminución en un 50% o más de la potencia, cambios en los horarios de las radiodifusiones o en su contenido, e irregularidad o inseguridad de operación de cualquier servicios de radionavegación y de comunicaciones aeroterrestres o cualquier limitación de las estaciones retransmisoras con indicación de su repercusión en las operaciones, servicios afectado, frecuencia y área;
- (iii) indisponibilidad de sistemas de reserva y secundarios que repercuta directamente en las operaciones;
- (iv) establecimiento, eliminación o cambios importantes en las ayudas visuales;
- (v) interrupción o reanudación del funcionamiento de los componentes importantes de los sistemas de iluminación de los aeródromos;
- (vi) establecimiento, eliminación o cambios importantes en los procedimientos de los servicios de navegación aérea.
- (vii) Presencia o eliminación de defectos o impedimentos importantes en el área de maniobras.
- (viii) Modificaciones y limitaciones en el suministro de combustible, lubricantes y oxígeno.
- (ix) Cambios importantes en las instalaciones y servicios disponibles de búsqueda y salvamento.
- (x) Instalación, interrupción o reanudación del servicio de los faros de peligro que señalan obstáculos para la navegación aérea;
- (xi) cambios en las disposiciones que requieran medidas inmediatas, por ejemplo, respecto a zonas prohibidas debido a actividades SAR.
- (xii) Presencia de peligros para la navegación aérea (comprendidos los obstáculos, maniobras militares, exhibiciones y competiciones, fuegos artificiales, linternas voladoras, escombros de cohetes, carreras y actividades importantes de paracaidismo fuera de emplazamientos promulgados).
- (xiii) Emisiones o exhibiciones programadas con luces laser y luces de búsqueda que puedan afectar a la visión nocturna de los pilotos.
- (xiv) Erección, eliminación o modificación de obstáculos para la navegación aérea en las áreas de despegue y ascenso, aproximación frustrada, aproximación y en la franja de pista.
- (xv) Establecimiento o suspensión (incluso la activación o desactivación), según sea aplicable, de zonas prohibidas, restringidas o peligrosas, o cambios en su carácter.
- (xvi) Establecimiento o suspensión de zonas, rutas o partes de las mismas en las que existe la posibilidad de interceptaciones y en las que se requiere mantenerse a la escucha en la frecuencia VHF de emergencia de 121,5 MHz.
- (xvii) Asignación, anulación o cambio de indicadores de lugar.
- (xviii) Cambios en la categoría de servicios de salvamento y extinción de incendio que presta el aeródromo/helipuerto (ver RAV-14).
- (xix) Presencia, eliminación o cambios importantes de condiciones peligrosas debidas a nieve, nieve fundente, hielo, material radioactivo, sustancias químicas tóxicas, depósito de cenizas volcánicas o agua en el área de movimiento.
- (xx) Aparición de epidemias que necesiten cambios en los requisitos notificados respecto a vacunas y cuarentenas.
- (xxi) Observación o pronósticos de fenómenos meteorológicos espaciales, con fecha y hora del suceso y niveles de vuelo si se suministran, y las partes del espacio aéreo que puedan verse afectados por los fenómenos.
- (xxii) Cambios de importancia para las operaciones en la actividad volcánica, lugar, fecha y hora de erupciones volcánicas o extensión horizontal y vertical de nubes de cenizas volcánicas, comprendidos el sentido en que se mueven, los niveles de vuelo y las rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados.
- (xxiii) Liberación a la atmósfera de materiales radiactivos o productos químicos tóxicos como consecuencia de un incidente nuclear o químico, lugar, fecha y hora del incidente, niveles de vuelo y rutas o tramos de rutas que podrían estar afectados, así como dirección del movimiento.
- (xxiv) Establecimiento de operaciones de misiones humanitarias de socorro, tales como las emprendidas bajo los auspicios de las

Naciones Unidas, junto con los procedimientos o limitaciones que afectan a la navegación aérea.

- (xxv) Aplicación de procedimientos de contingencia a corto plazo en casos de perturbación, o perturbación parcial, de los servicios de tránsito aéreo o de los servicios de apoyo correspondientes.

(4) La información siguiente no se notificará por NOTAM

- (i) Trabajos habituales de mantenimiento en plataformas y calles de rodaje que no afecten a la seguridad de movimiento de las aeronaves.
- (ii) Trabajos de señalización de pistas, cuando las operaciones de aeronaves pueden efectuarse de manera segura en otras pistas disponibles, o el equipo utilizado puede ser retirado cuando sea necesario.
- (iii) Obstáculos temporales en la vecindad de los aeródromos/helipuertos que no afecten a la operación segura de las aeronaves.
- (iv) Falla parcial de las instalaciones de iluminación en el aeródromo/helipuerto cuando no afecte directamente a las operaciones de aeronaves.
- (v) Falla parcial temporal de las comunicaciones aeroterrestres cuando se sepa que pueden utilizarse frecuencias adecuadas de alternativa.
- (vi) La falta de servicios relativos a los movimientos de plataforma y al control de tránsito de carretera.
- (vii) El hecho que no estén en servicio los letreros para indicar un emplazamiento o destino u otra información en el área de movimiento del aeródromo.
- (viii) Actividades de paracaidismo en el espacio aéreo no controlado en condiciones VFR, o en emplazamientos promulgados o dentro de zonas peligrosas o prohibidas, en el espacio aéreo controlado.
- (ix) Actividades de instrucción por parte de unidades en tierra.
- (x) Indisponibilidad de sistemas de reserva y secundarios cuando no repercuta en las operaciones.
- (xi) Limitaciones en las limitaciones o servicios generales aeroportuarios que no tengan repercusión en las operaciones.
- (xii) Reglamentos nacionales que no afecten la aviación general.
- (xiii) Anuncios o avisos sobre posibles limitaciones sin repercusión alguna en las operaciones.
- (xiv) Recordatorios generales acerca de información ya publicada.
- (xv) Disponibilidad de equipos para unidades en tierra que no incluya información sobre su repercusión operacional para los usuarios del espacio aéreo y de las instalaciones y servicios.
- (xvi) Información sobre emisiones de luces laser que no tengan repercusión en las operaciones y fuegos artificiales por debajo de las alturas mínimas de vuelo.
- (xvii) Cierre de partes del área de movimiento por obras programadas con una duración menor de una hora que se hayan coordinado localmente.
- (xviii) Cierre, cambios, indisponibilidad de aeródromos/helipuertos fuera de sus horarios de funcionamiento.
- (xix) Otra información no operacional de naturaleza análogamente temporal.

Nota: Toda información referida a un aeródromo y sus zonas aledañas que no afecte a su condición de funcionamiento podrá distribuirse en forma local durante la exposición verbal previa o en vuelo o en cualquier otro contacto local con miembros de la tripulación de vuelo.

(c) Actualizaciones de conjuntos de datos

- (1) Los conjuntos de datos se modificarán o volverán a difundir con la periodicidad que sea necesaria para mantenerlos actualizados.
- (2) Los cambios permanentes y los cambios temporales de larga duración (tres meses o más) que se pongan a disposición en forma de datos digitales se difundirán como un conjunto de datos completo o un subconjunto en el que únicamente figuren las diferencias respecto del conjunto de datos completo que se haya difundido previamente.
- (3) Cuando se pongan a disposición como versión totalmente nueva del conjunto de datos, deberá indicarse las diferencias respecto al conjunto de datos completo difundido anteriormente.
- (4) Los cambios temporales de corta duración que se pongan a disposición en forma de datos digitales (NOTAM digitales) deberán usar el mismo modelo de información aeronáutica que el usado en el conjunto de datos completos.
- (5) Las actualizaciones de las AIP y los conjuntos de datos digitales se sincronizarán.

## CAPÍTULO G PLAN DE VUELO

### Sección 215.33 Generalidades.

- (a) Toda aeronave que requiera realizar un vuelo desde el territorio Venezolano debe presentar un Plan de Vuelo escrito en formato físico-

papel. A excepción de las operaciones de aeronaves señaladas en la RAV-281, Sección 281.31 "EXCEPCIÓN:

- (a) Se puede exceptuar de la presentación del Plan de Vuelo por escrito en los siguientes casos:

- (1) Los vuelos de aeronaves militares en misiones especiales de ayuda humanitaria o con fines de defensa aérea.
- (2) Los vuelos de aeronaves en misiones de búsqueda y salvamento.
- (3) Los vuelos expresamente autorizados por la Autoridad ATS competente.

- (b) El modelo de formulario de Plan de Vuelo es el establecido en el Apéndice A de esta regulación, y las instrucciones para completar dicho Formulario es el determinado en el Documento Técnico 4444 "Gestión del Tránsito Aéreo" de la OACI.

- (c) La recepción, aceptación y procesamiento de planes de vuelo, para operaciones que hayan de originarse en el territorio nacional, estará a cargo de los servicios de información aeronáutica a través de las dependencias (ARO/AIS/COM) de aeródromo. En aquellos aeropuertos controlados donde no exista dependencia ARO/AIS/COM, el servicio será prestado por los servicios de tránsito aéreo a cargo de dicho aeródromo.

- (d) El personal que presta sus servicios en las dependencias ARO/AIS/COM de aeródromos, centros o estaciones de comunicación y en la oficina NOTAM, está compuesto por Técnicos de Información y Comunicaciones Aeronáuticas (TICA).

### SECCIÓN 215.34 PRESENTACIÓN, RECEPCIÓN Y CAMBIO DEL PLAN DE VUELO

- (a) Presentación de Plan de Vuelo.

- (1) Los Planes de Vuelo (FPL) con ruta nacional o internacional se recibirán con un máximo de 24 horas de antelación y un mínimo de 60 minutos con respecto a la hora prevista de fuera de calzos del vuelo (EOBT). Utilizando el formato de Plan de Vuelo establecido en el Apéndice A, de esta regulación.

- (2) La descripción de la ruta en el Plan de Vuelo para un vuelo controlado (IFR/VFR), deberá efectuarse con precisión y detalles suficientes a fin que las dependencias de Control de Tránsito Aéreo puedan hacer una correcta planificación del tránsito. En los casos de los vuelos visuales se requiere la especificación de la ruta con puntos de referencias geográficas o coordenadas geográficas.

- (3) El Plan de Vuelo debe ser consignado en la correspondiente dependencia ARO/AIS/COM del aeródromo de salida, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- (i) En formato físico/papel.
- (ii) Letra de imprenta y legible;
- (iii) debe contener, mínimo la siguiente información requerida en las casillas:

- Casilla 7: Identificación de la Aeronave.
- Casilla 8: Reglas de vuelo y tipo de vuelo.
- Casilla 9: Número y tipo (s) de aeronave (s) y categoría de estela turbulenta.
- Casilla 10: Equipos de comunicaciones y navegación.
- Casilla 13: Aeródromo de salida y hora estimada de salida.
- Casilla 15: Velocidad de crucero, Nivel y Ruta que ha de seguir.
- Casilla 16: Aeródromo de destino, Duración total prevista y aeródromos de alternativa.
- Casilla 18: Otros datos (cualquier otra información necesaria).
- Casilla 19: Autonomía - Número total de personas a bordo - Equipo de emergencia y de supervivencia - Color y Marcas de la Aeronave- Otros datos.

- (iv) En el documento de Plan de Vuelo deberá consignarse el nombre y número de licencia del piloto al mando de la aeronave a que corresponda el Plan de Vuelo y la firma de éste, o la firma del copiloto o despachador que lo hubiera elaborado. En éste último caso, también se anotará el nombre y número de licencia, de quien suscriba, además de los del piloto al mando de la aeronave.

- (4) La presentación del Plan de Vuelo (FPL), ante la dependencia ARO/AIS/COM, debe ser realizada personalmente por la tripulación (Capitán o Copiloto) al mando de la aeronave, manifestados en el Plan de Vuelo, o por un despachador de vuelo con licencia, autorizado por el operador de la aeronave.

(5) Es responsabilidad del Piloto, Copiloto o Despachador de la Aeronave (el que hubiere presentado el Plan de Vuelo), de la información manifestada en el Plan de Vuelo, y de la correcta ejecución del mismo.

(b) Plan de Vuelo presentado desde el aire-AFIL

(1) El Plan de Vuelo presentado desde el aire (AFIL) será admisible solo respecto de aeronaves en vuelo que se hayan originado en un aeródromo, helipuerto, o pista autorizado y publicado en la eAIP/Venezuela. Este Plan de Vuelo contendrá los datos esenciales respecto del vuelo a realizar, incluyendo: identificación de la aeronave, reglas de vuelo, tipo de aeronave, aeródromo de salida, hora, aeródromo de destino, hora estimada de llegada, autonomía, personas a bordo.

(2) El Plan de Vuelo recibido por radio en el servicio de tránsito aéreo ATS, deberá ser transcrito en el formato correspondiente, agregando como información complementaria (otros datos) información sobre la circunstancia de haber sido recibido "AFIL" y lo remitirá o dictará por sistema conmutado ATS a la dependencia AIS/ARO/COM correspondiente.

(3) Un Plan de Vuelo "AFIL", de una aeronave que haya despegado desde un aeródromo no controlado, deberá ser dado dentro de los primeros 15 minutos de vuelo, a menos que existan demostrables circunstancias de fuerza mayor que lo impidan.

(c) Recepción del Plan de Vuelo

(1) El proveedor de Servicios de Navegación Aérea debe asegurar la recepción, verificación, autorización y transmisión de los planes de vuelo, y designa como responsable al Servicio de Información Aeronáutica a través de las Dependencias ARO/AIS/COM de aeródromo.

(2) Los planes de vuelo se aceptarán exclusivamente hasta el aeródromo del primer aterrizaje.

(3) Para la recepción del Plan de Vuelo, el funcionario de la dependencia ARO/AIS/COM, debe validar y constatar la vigencia de la información consignada en el mismo, confrontándola con la documentación original que corresponda en los ítems:

- (i) Identificación de la Aeronave (Matrícula o Número de vuelo, este último para aviación comercial).
- (ii) Tipo de aeronave.
- (iii) Certificado de Aeronavegabilidad.
- (iv) Seguro de la Aeronave.
- (v) Explotador de la aeronave.
- (vi) Permisos Especiales para la operación de la aeronave, de ser el caso.
- (vii) Licencia y habilitaciones de la tripulación al mando de la aeronave (si la tripulación tuviera más de una licencia, la validación se hará sobre aquella que sea pertinente al tipo de vuelo y aeronave en cuestión).
- (viii) Competencia Lingüística, de la tripulación al mando de la aeronave, de ser el caso.
- (ix) Certificado Médico.
- (x) Licencia del despachador, en el caso que el Plan de Vuelo sea presentado ante la dependencia ARO/AIS por un despachador de vuelo.
- (xi) Asimismo, se cerciorará de la validez de la siguiente información:

- (A) Aeródromos de origen, destino y alterno (s);
- (B) Horario de Aeródromos;
- (C) Ruta propuesta;
- (D) Reglas de vuelo;
- (E) Datos relativos a la operación (tiempo total en ruta, autonomía, personas a bordo, equipos de supervivencia);
- (F) Mensajes de suspensión de la tripulación y/o aeronave;
- (G) Los demás que considere pertinente la autoridad ATS competente.

(4) Cuando la ejecución de un vuelo esté supeditada a permisos especiales, el funcionario de la dependencia ARO/AIS/COM verificará la existencia de tales permisos antes de proceder a su aceptación.

(5) Cuando la información manifestada en el Plan de Vuelo haya sido validada, el mismo será aceptando conforme haya lugar, mediante la consignación de la firma del funcionario que válido la información y sello de la dependencia en el documento recibido.

(d) Rechazo de un Plan de Vuelo.

Los Planes de Vuelo (FPL) son documentos oficiales y por lo tanto no serán aceptados en los siguientes casos:

- (1) Cuando se detecte información incompleta o errónea, o la falta de algún requisito o permiso especial indispensable para el vuelo, o exista una restricción en una base de datos, se solicitará al interesado las correcciones o aclaratoria del caso, como condición para su aceptación. De no haber tales correcciones o aclaratoria, el Plan de Vuelo será rechazado;
- (2) cuando la información manifestada relacionada con la aeronave y/o piloto al mando no corresponda con la documentación original presentada;
- (3) cuando existan condiciones adversas para el vuelo propuesto, donde se observa que no es posible realizarlo;
- (4) cuando la información contenida en las casillas o campos del Plan de Vuelo no se ajuste a lo establecido en la documentación de referencia. (Doc. 4444) "Gestión de Tránsito Aéreo".
- (5) Cuando los Planes de Vuelo se presenten con tachaduras y enmiendas.
- (6) Un Plan de Vuelo rechazado podrá ser presentado nuevamente y aceptado, una vez subsanados los defectos o circunstancias que dieron lugar a su rechazo.

(e) Demora, Cambios y Cancelación del Plan de Vuelo Presentado.

- (1) A reserva de lo dispuesto en la RAV 281, sección 281.34. todos los cambios de un Plan de Vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se debe notificar lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, para otros vuelos VFR, los cambios importan del Plan de Vuelo se deben notificar lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- (2) La solicitud de un mensaje asociado a Demoras, Cambio o Cancelación (DLA, CHG o CNL) de un Plan de Vuelo presentado, debe ser realizada en la dependencia ARO/AIS/COM del aeródromo, por un despachador de vuelo autorizado por el operador de la aeronave, o la tripulación al mando de la misma.
- (3) Toda solicitud de mensaje asociado al Plan de Vuelo presentado (DLA, CHG, CNL), debe estar debidamente firmada por quien la presente y firmada y sellada por el funcionario que la recibe.
- (4) Cuando el explotador de la aeronave o el piloto al mando decidan por alguna circunstancia, no ejecutar el Plan de Vuelo presentado, lo notificarán a la dependencia AIS/ARO/COM y/o ATS correspondiente que haya recibido el Plan de Vuelo, para que se proceda a su cancelación, y se procederá a realizar el formato de mensaje asociado según se indica en los subpárrafos (3) y (4), párrafo (d) de esta sección.
- (5) Las dependencias ARO/AIS/COM de aeródromo son las responsables de la cancelación del Plan de Vuelo presentado (FPL) y se procederá a la solicitud de emisión de un mensaje de cancelación, cuando la solicitud provenga de la empresa explotadora o cuando no se tenga información sobre el despegue de la aeronave en los 60 minutos siguientes de la hora estimada de salida (EOBT).
- (6) Se procede a la solicitud de emisión de un mensaje de cambio, cuando el explotador lo solicite 30 minutos antes de la hora estimada de salida (EOBT). En los casos de cambios en el Plan de Vuelo presentado correspondiente a los vuelos comerciales que cuenten con permiso para operar como vuelo regular o no regular, este debe estar autorizado por la Gerencia General de Transporte Aéreo, cuando los cambios se refieren a la marca de la matrícula o el destino.
- (7) Solo se permiten un máximo de tres (3) solicitudes de demora, que en ningún caso podrán exceder de doce (12) horas tomadas a partir de la hora estimada de salida (EOBT) asentada en el Plan de Vuelo presentado. Se considera como demora un tiempo de 30 minutos después de la hora estimada de salida (EOBT).
- (8) Cuando un vuelo demore su salida más de doce (12) horas, tomadas a partir de la hora estimada de salida (EOBT) asentada en el Plan de Vuelo presentado (FPL), la empresa explotadora debe presentar un nuevo Plan de Vuelo y cancelar el anterior.
- (9) Si el Plan de Vuelo cancelado ya hubiera sido encaminado por la Red AMHS/AFTN a las dependencias pertinentes, se debe originar el correspondiente mensaje de cancelación de Plan de Vuelo por el mismo medio.

(f) Arribo y finalización del Plan de Vuelo.

- (1) Efectuando el arribo y tan pronto como sea posible, se debe dar aviso de llegada por radio o por el medio de comunicación disponible a la correspondiente dependencia de los servicios de

tránsito aéreo del aeródromo de llegada, después de todo vuelo respecto al cual se haya presentado un Plan de Vuelo.

- (2) Cuando no haya dependencia de los servicios de tránsito aéreo en el aeródromo de llegada, el aviso de ésta se dará a la dependencia más cercana de Control de Tránsito Aéreo, lo más pronto posible después de aterrizar, por los medios más rápidos de que se disponga.
- (3) Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados y no se disponga en tierra de otros medios para el despacho de mensajes de llegada, la aeronave transmitirá inmediatamente antes de aterrizar, por radio si es posible un mensaje similar a un informe de llegada a una dependencia apropiada para los servicios de tránsito aéreo.

### SECCIÓN 215.35 SISTEMA DE PLAN DE VUELO REPETITIVO (RPL).

#### (a) Generalidades.

- (1) Los procedimientos relativos al empleo de planes de vuelo repetitivos (RPL) se ajustarán al Doc. 4444 de la OACI en su capítulo 16, ítem 16.4 "Uso de los Planes Repetitivos (RPL);
- (2) los RPL se utilizarán exclusivamente en vuelos del servicio aéreo regular (s) de itinerario con reglas de vuelo IFR;
- (3) los elementos de cada Plan de Vuelo deberán tener un alto grado de estabilidad.
- (4) Los RPL comprenderán todo el vuelo desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de destino;
- (5) los RPL comprenderán únicamente vuelos nacionales con operación desde y hacia aeródromos nacionales e internacionales dentro de la FIR Maiquetía;
- (6) en caso de requerir la utilización de RPL para rutas internacionales, estos se someterán a los procedimientos relativos a la utilización de dichos planes entre estado, y serán objeto de acuerdos bilaterales, multilaterales o de acuerdo regionales de Navegación Aérea según el caso

#### (b) Cambios o Cancelación Temporales de los RPL.

- (1) Cuando el explotador de la aeronave decida por alguna circunstancia, no ejecutar el Plan de Vuelo repetitivo (RPL), lo notificarán a la dependencia ARO/AIS/COM del aeródromo de salida, para que se proceda a cancelar, y se procederá a realizar el formato de mensaje asociado según se indica en el párrafo (d), subpárrafos (3) y (4), de esta sección, el cual deberá ser transmitido por la RED AFTN/AMHS.
- (2) Los cambios de carácter temporal y ocasional de los RPL, relativos al tipo de aeronave, categoría de estela turbulenta, velocidad o nivel de crucero, se notificará por cada vuelo, tan pronto como fuese posible y a más tardar 30 minutos antes de la salida a la Dependencia ARO/AIS/COM responsable del aeródromo de salida. Los cambios relativos solamente al nivel de crucero, podrán notificarse por radiofrecuencia en ocasión del primer intercambio de comunicaciones con la dependencia ATS correspondiente.
- (3) Siempre que el explotador prevea que un vuelo determinado, para el cual se haya presentado un RPL, es probable que se demore por lo menos 30 min con relación a la hora fuera de calzos indicada en dicho plan, deberá notificarlo inmediatamente a la dependencia ATS correspondiente del aeródromo de salida. Debido a las estrictas exigencias de control de afluencia, si los explotadores no cumplieran con este procedimiento podría ocasionarse la cancelación automática del RPL para ese vuelo en particular en una o más dependencias ATS interesadas.

### CAPÍTULO H

### OPERACIONES DE LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPA)

### SECCIÓN 215.36 GENERALIDADES

- (c) La presente sección es aplicable a toda persona natural o jurídica que opere o pretenda operar una Aeronave Pilotada a Distancia (RPA) y en su caso, obtener autorización de operación por parte de la Autoridad Aeronáutica y deberá sujetarse a las disposiciones de tránsito aéreo de los Servicios a la Navegación Aérea.

### SECCIÓN 215.33 CLASIFICACIÓN DE LAS RPA

- (a) El Sistema de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), está compuesto de una Aeronave Pilotada a Distancia (RPA) y todo lo asociado con el equipo de soporte para su operación, tal como, estación de control, datos de enlace, telemetría, equipo de navegación y comunicación, mecanismo de lanzamiento y recuperación, y se clasifican en clases de acuerdo a lo siguiente:

- (1) Clase 1 Mini RPA: Peso menor a tres (3) Kilogramos.
- (2) Clase 2 RPA Ligeros: Peso comprendido entre tres (03) y veinticinco (25) Kilogramos.

- (3) Clase 3 RPA Livianos: Peso mayor de veinticinco (25) kilogramos hasta ciento cincuenta (150) kilogramos.
- (4) Clase 4 RPA pesado: Peso mayor de ciento cincuenta (150) Kilogramos.

### APÉNDICE A FORMULARIO PLAN DE VUELO PRESENTADO

| FLIGHT PLAN<br>PLAN DE VUELO                                                                                                                         |  |                                                            |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------------------------------------------|--|
| PRIORITY<br>PRIMERÍA                                                                                                                                 |  |                                                            |  |
| ADDRESS(ES)<br>DESTINOS                                                                                                                              |  |                                                            |  |
| E H A H Z Q Z X E B U R Z Q Z X E D D Y Z Q Z X L F F Z Q Z X<br>L F R R Z Q Z X L F B B Z Q Z X L E C M Z Q Z X L P P C Z Q Z X                     |  |                                                            |  |
| FLIGHT TIME<br>Hora de depósito                                                                                                                      |  |                                                            |  |
| ORIGINATOR<br>Emisor                                                                                                                                 |  |                                                            |  |
| SPECIFIC IDENTIFICATION<br>IDENTIFICACION ESPECIFICA DE LOS DESTINOS Y/O DE VUELO                                                                    |  |                                                            |  |
| MESSAGE TYPE<br>Tipo de mensaje                                                                                                                      |  | 7 AIRCRAFT IDENTIFICATION<br>Identificación de la aeronave |  |
| FPL                                                                                                                                                  |  | A C F 4 0 2 1                                              |  |
| 8 NUMBER<br>Número                                                                                                                                   |  | 10 DEPARTURE AERODROME<br>Aeródromo de salida              |  |
| 1                                                                                                                                                    |  | E A 3 0                                                    |  |
| 12 CRUISING SPEED<br>Velocidad de crucero                                                                                                            |  | 14 TIME<br>Hora                                            |  |
| K 0 8 3 0                                                                                                                                            |  | 0 9 4 0                                                    |  |
| 16 ROUTE<br>Ruta                                                                                                                                     |  | 18 DESTINATION AERODROME<br>Aeródromo de destino           |  |
| K 0 8 3 0 F 2 9 0 L E K 2 B L E K U A 6 X M M / M O 7 8 F 3 3 0                                                                                      |  | L P P                                                      |  |
| U A 6 P O N U R I O N C H W U A 5 N T S D C T 4 6 I I N 0 0 4 I 2 W                                                                                  |  | 19 OTHER INFORMATION<br>Otra información                   |  |
| D C T S T G U A 5 F T M F A T I M I A                                                                                                                |  | REG / F B V G A S E L / E T F L<br>E E T / L P P C O I 5 8 |  |
| SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN PPL MESSAGE)<br>Información suplementaria (EN LOS MENSAJES PP, NO DEBE TRANSMITIRSE ESTOS DATOS) |  |                                                            |  |
| 19 ENDURANCE<br>Autonomía                                                                                                                            |  | PERIODS ON BOARD<br>Períodos a bordo                       |  |
| E / 0 3 4 3                                                                                                                                          |  | P / 3 0 0                                                  |  |
| SURVIVAL EQUIPMENT/Equipo de supervivencia                                                                                                           |  | EMERGENCY RADIO<br>Equipo radio de emergencia              |  |
| POLAR<br>Polar                                                                                                                                       |  | JACKET/Chaleco                                             |  |
| DESERT<br>Desierto                                                                                                                                   |  | LIGHT<br>Luz                                               |  |
| MARITIME<br>Marítimo                                                                                                                                 |  | FLUORESCENT<br>Fluorescente                                |  |
| JUNGLE<br>Selva                                                                                                                                      |  | VHF<br>VHF                                                 |  |
| NUMBER<br>Número                                                                                                                                     |  | CAPACITY<br>Capacidad                                      |  |
| 1 1 1                                                                                                                                                |  | 3 3 0                                                      |  |
| COVER<br>Cubierta                                                                                                                                    |  | COLOUR<br>Color                                            |  |
| C                                                                                                                                                    |  | YELLOW                                                     |  |
| REMARKS<br>Observaciones                                                                                                                             |  |                                                            |  |
| A WHITE<br>Plata a mano                                                                                                                              |  |                                                            |  |
| C DENX                                                                                                                                               |  |                                                            |  |
| FILED BY / Presentado por                                                                                                                            |  |                                                            |  |
| AIR CHARTER INT.                                                                                                                                     |  |                                                            |  |

### APÉNDICE B GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN MADOR MANUAL DESCRIPTIVO DE ORGANIZACIÓN DEL AISP

En el caso de un AISP, el MADOR debe contener un manual o conjunto de manuales y/o referencias documentales que evidencie como mínimo que la organización ha desarrollado/ implementado lo siguiente:

#### 1. ORGANIZACIÓN

- a) Marco legal;
- b) descripción de la estructura organizativa y organigrama;
- c) misión, visión;
- d) posiciones de los principales funcionarios;
- e) títulos y certificados; y
- f) experiencia.

#### 2. OPERATIVA

- a) Descripción de las unidades AIS;
- b) Servicio de Información Aeronáutica, designación, funciones;
- c) coordinaciones con otros proveedores AIS;
- d) coordinaciones con otras unidades internas y externas;
- e) posiciones operativas, descripción de puestos de los AIS; y
- f) horas de operación de cada unidad AIS.

#### 3. TÉCNICA

- a) Procesos de preparación, aprobación, enmiendas, control de copias y difusión de documentaciones;
- b) gestión de intercambio de información; y
- c) planes de contingencia y emergencia.

#### 4. RECURSOS HUMANOS Y CAPACITACIÓN

- a) Políticas y procedimientos de la organización referente a recursos humanos;
- b) política de factores humanos;
- c) programa de instrucción y registros;
- d) procedimientos de la organización para la contratación y retención del personal AIS;
- e) declaración de los deberes y responsabilidades de las posiciones de jefatura y supervisión;
- f) funciones y responsabilidades;
- g) instrucción inicial, periódica y especializada para el personal AIS; y
- h) evaluación competencia del personal.

**5. SISTEMAS**

- a) Sistemas automatizados;
- b) registro y conservación de datos; y
- c) sistemas de comunicación.

**6. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD**

- a) Política, misión, visión y objetivos de calidad;
- b) estructura organizacional;
- c) planificación;
- d) recursos;
- e) procesos; y
- f) procedimientos

**APÉNDICE C**  
**GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE UN MUNAIS**  
**MANUAL DE LA UNIDAD AIS**

El MUNAIS debe contener como mínimo lo siguiente:

- (a) Carátula.
  - (b) Acto de aprobación.
  - (c) Contenido.
1. Generalidades:
    - 1.1 Finalidad.
    - 1.2 Alcance.
  2. Definiciones y abreviaturas:
    - 2.1 Definiciones.
    - 2.2 Abreviaturas.
  3. Servicios AIS:
    - 3.1 Unidad AIS y servicios suministrados (insértese la unidad que corresponda).
  4. Posiciones y atribuciones operacionales:
    - 4.1 Jefe de la unidad.
    - 4.2 Supervisor de la unidad.
    - 4.3 Operador de la unidad.
  5. Procedimientos operacionales.
  6. Degradación de los sistemas AIS:
    - 6.1 Plan de contingencia.

**DISPOSICIONES FINALES**

**PRIMERA:** Todo lo no previsto en la Regulación Aeronáutica Venezolana 215 (RAV 215) será resuelto por la Autoridad Aeronáutica y de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

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



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

**PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA 178-19**  
**CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019**

**208°, 160° y 20°**

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

**DICTA**

La siguiente,

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 263**  
**(RAV 263)**  
**RADIOAYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN**

**CAPÍTULO A**  
**GENERALIDADES**

**SECCIÓN 263.1 APLICABILIDAD.**

La presente regulación, rige la utilización, manejo, instalación y mantenimiento, de los sistemas y equipos de radioayudas para la navegación aérea instalados en el territorio de la República Bolivariana de Venezuela, cuya función es la de mantener la vigilancia prestar el servicio de ayuda a la navegación aérea de las aeronaves que operan dentro de la Región de información de vuelo (FIR) Maiquetía el espacio aéreo nacional, garantizando de esta forma la seguridad operacional, el cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente, orientado a la correcta y segura prestación de los servicios ATS, conformado por los sistemas y equipos de Radioayudas, así como, las disposiciones y recomendaciones adoptadas por la República, como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

**(a) GENERALIDAD.**

Para el diseño, evaluación y certificación el sistema de radioayudas a la navegación aérea, deberá observarse los principios relativos a factores humanos. Los textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos contenidos en el Doc. 9683, Manual de instrucción sobre factores humanos, Circular 249 (Compendio sobre factores humanos número 11 — Los factores humanos en los sistemas CNS/ATM) y Doc. 7192 E2 Manual de instrucción Parte E-2 Especialistas en sistemas electrónicos para la seguridad operacional del tránsito aéreo (ATSEP).

**SECCIÓN 263.2 DETERMINACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE.**

(a) El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), es la autoridad encargada del desarrollo de la gestión de la Navegación Aérea en la República Bolivariana de Venezuela, y determinará de acuerdo con las disposiciones de esta regulación, los espacios aéreos, aeropuertos y aeródromos donde corresponda suministrarse el servicio de mantenimiento radioayudas a la navegación aérea y se encargara de la