

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

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-GDA-174-19  
CARACAS, 08 DE ABRIL DE 2019

208°, 160° y 20°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, en ejercicio de las competencias que le confiere el artículo 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.140 de fecha 17 de marzo de 2009, con base a lo previsto en los artículos 5 Principio de Uniformidad de la Legislación Aeronáutica y 75 que establece el Servicio Especializado de Transporte Aéreo *ejusdem*; en concordancia con la atribución conferida en el artículo 13 numerales 1, 3 y 15 literal "c" de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005.

**POR CUANTO,**

El desarrollo de la aviación civil comercial es de vital importancia para alcanzar los fines del Estado, toda vez que el transporte aéreo comercial constituye el medio idóneo en razón de su inmediatez, para lograr la interconexión entre las diferentes ciudades y pueblos de la Nación, en beneficio de los ciudadanos, a objeto de que éstos tengan acceso a servicios de transporte de calidad, seguros y que sean suficientes, por lo que resulta conveniente adecuar el estamento jurídico que regula las operaciones de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, en base a los requerimientos técnicos aeronáuticos, que permitan estandarizar la prestación de este servicio, a nivel nacional e internacional.

**POR CUANTO,**

Se requiere instrumentar el marco regulador para adecuar ordenadamente la implementación y el desarrollo efectivo de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, en atención al dinamismo propio de la actividad aeronáutica y permitir la expansión de la prestación de estos servicios, para proveer a los usuarios alternativas que le garanticen el acceso al transporte aéreo, siempre de manera segura, ordenada y eficiente, adaptándose a sus necesidades inmediatas, conforme con el marco jurídico que regula tales operaciones,

**DICTA**

La siguiente,

**REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 136 (RAV 136)  
REGLAS DE OPERACIÓN PARA EXPLOTADORES DEL SERVICIO  
ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO EN LAS MODALIDADES DE TAXI  
AÉREO Y TRANSPORTE AÉREO DE VALORES, EN OPERACIONES  
NACIONALES E INTERNACIONALES**

**CAPÍTULO A  
GENERALIDADES**

**SECCIÓN 136.1 OBJETO**

La presente regulación establece las reglas de operación para explotadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en las modalidades de Taxi Aéreo y Transporte Aéreo de Valores, en operaciones nacionales e internacionales.

**SECCIÓN 136.2 APLICABILIDAD**

La presente Regulación será aplicable a los explotadores aéreos en las operaciones de transporte aéreo de personas o cosas, que se efectúen bajo las modalidades de Taxi Aéreo y Transporte de Valores, en el ámbito nacional e internacional, de forma conjunta o separada.

**SECCIÓN 136.3 APLICACIÓN PREFERENTE**

Esta Regulación se aplicará de forma preferente a cualquier otro instrumento normativo que regule técnicamente la actividad aeronáutica. Sólo en aquellos casos en que exista dudas o controversias podrán aplicarse dichos instrumentos, con el único fin de atender la particularidad del Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

**SECCIÓN 136.4 RESTRICCIONES**

El transportista o explotador aéreo certificado para prestar Servicio Especializado de Transporte Aéreo no puede realizar operaciones de Servicio Público de Transporte Aéreo; de igual forma, el transportista o explotador aéreo certificado para prestar Servicio Público de Transporte Aéreo, no puede realizar operaciones de Servicio Especializado de Transporte Aéreo.

**SECCIÓN 136.5 DEFINICIONES**

Para los efectos de la presente Regulación se tienen en consideración las definiciones prevista en la Regulación Aeronáutica Venezolana 1 (RAV 1) y las que seguidamente se establecen:

**Acto de Interferencia Ilícita:** Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves.
- Destrucción de una aeronave en servicio.
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos o aeropuertos.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Introducción de armas, de artefactos o sustancias peligrosas con fines

criminales a bordo de una aeronave o en un aeropuerto.

- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente.
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de avión civil.
- Incurción en pistas, aeródromos o aeropuerto por medios violentos o empleando procedimientos y mecanismos ilegales.

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

**Aeronaves de uso Comercial:** Son aquellas aeronaves destinadas a la prestación del Servicio Público de Transporte Aéreo Comercial y los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, que consiste en el traslado por vía aérea de pasajeros, carga o correo, personas o cosas, de un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación y con fines de lucro. Comprende todas las líneas o empresas de servicios aéreos que cuenten con la respectiva habilitación o certificación para operar como tal por parte de la Autoridad Aeronáutica.

**Aeronaves para uso de Ambulancia:** Son todas aquellas aeronaves que prestan un Servicio Especializado de Transporte Aéreo, destinadas al traslado de personas que necesiten de ayudas médicas y equipadas con los instrumentos y accesorios necesarios para la asistencia médica primaria a bordo de la misma y que cuente con la respectiva autorización de la Autoridad Aeronáutica.

**Autoridad Aeronáutica de la República:** Es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).

**Aviación Comercial:** Comprende toda actividad aeronáutica relacionada con el traslado en aeronave por vía aérea de pasajeros, carga o correo, de personas o cosas, desde un punto de partida a otro de destino, mediando una contraprestación con fines de lucro.

**Avión o Aeroplano:** Aerodino propulsado mecánicamente que, principalmente, deriva su sustentación en vuelo de reacciones aerodinámicas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

**Certificado de Explotador de Servicio de Transporte Aéreo (AOC):** Documento expedido por el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil que acredita la aptitud y competencia de una empresa aérea, para realizar operaciones de transporte aéreo en condiciones seguras y de acuerdo con las especificaciones operacionales asociadas a éste.

**Cosas:** Todo bien susceptible de valoración económica vinculado legalmente a una persona y que conforme a su composición, peso y volumen pueda ser transportado sin riesgos en una aeronave, de un lugar de partida a uno de destino.

**Explotador de Servicio Especializado de Transporte Aéreo:** Sociedad mercantil certificada por la Autoridad Aeronáutica, para dedicarse a la explotación de aeronaves para el traslado por vía aérea de personas o cosas, corresponde a un servicio prestado a demanda o a requerimiento del usuario, con fines específicos bajo diferentes modalidades, a cambio de una contraprestación, cuya operación se desarrolla de conformidad a las Especificaciones Operacionales emitidas, aprobadas y asociadas al AOC otorgado.

**Helicóptero:** Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados mecánicamente, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

**Persona:** todo ente capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones; se clasifica en, natural o jurídica.

**Servicio Especializado de Transporte Aéreo:** Es el empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos bajo diferentes modalidades, a cambio de una contraprestación. Para la prestación de este servicio se requiere del respectivo permiso operacional y el Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, emitidos por la Autoridad Aeronáutica, de acuerdo con lo establecido en el marco normativo.

**Taxi Aéreo:** Vuelo no regular, a demanda o requerimiento del usuario, a corto plazo, para transportar por vía aérea, personas o cosas. Esta definición abarca los vuelos de emplazamiento que se necesiten para proporcionar este servicio.

**Traslado Aéreo de Valores:** Vuelo no regular, para transportar por vía aérea cosas que tengan gran valor económico y comercial, histórico o estimativo, llamado usualmente como Transporte de Valores.

**Usuario:** Persona que utiliza los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, mediante una contratación en la que se especifique la modalidad del servicio.

**Vuelo de Fletamento:** Es aquella operación aérea realizada mediante un contrato de utilización de aeronave, por el cual el fletante pone a disposición del fletador, por un precio cierto, la capacidad total o parcial de una aeronave, para uno o más viajes o durante un tiempo determinado, manteniendo la condición de explotador.

**Vuelo No Regular:** Es aquel que no está programado en las frecuencias de cumplimiento y explotación del servicio de forma regular, estos vuelos tienen carácter comercial y deben ser autorizados por la Autoridad Aeronáutica.

**Zonas Remotas:** Zonas que se encuentran alejadas o apartadas de la base principal del explotador de aeronaves y donde pudiesen llevarse a cabo operaciones, incluyendo aquellos aeródromos no controlados

### SECCIÓN 136.6 CONDICIONES PARA PRESTAR EL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO

Para prestar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, los explotadores aéreos deben cumplir con las siguientes condiciones:

- (1) El servicio debe satisfacer una necesidad exclusiva y especial para uno o más usuarios por razones de tiempo, oportunidad y destino del viaje.
- (2) La relación comercial entre la empresa aérea y el usuario derivará de un contrato de fletamento, prescindiendo de la modalidad de contrato de servicio público de transporte aéreo.
- (3) Los prestadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo deben publicitar la prestación de sus servicios de forma clara y precisa, para impedir confusión entre la naturaleza del servicio ofertado y el Servicio Público de Transporte Aéreo.
- (4) El Servicio Especializado de Transporte Aéreo, nacional e internacional debe prestarse bajo la autorización correspondiente y en cumplimiento de las limitaciones establecidas en el Certificado de Explotador Aéreo y en las Especificaciones Operacionales aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

### SECCIÓN 136.7 PROPIEDAD SUSTANCIAL Y CONTROL EFECTIVO

El control y la dirección de la empresa en su mayoría deberá estar a cargo de personas de nacionalidad venezolana, igualmente el patrimonio accionario debe ser nominativo y en su mayoría pertenecer a personas de nacionalidad venezolana.

### SECCIÓN 136.8 REQUERIMIENTOS DE AERONAVES

Para prestar el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se debe disponer de al menos una (01) aeronave debidamente registrada en la República Bolivariana de Venezuela poseedora del Certificado de Aeronavegabilidad vigente y que cuenten con las condiciones y configuración para la prestación del Servicio de Transporte Aéreo Comercial para el traslado de personas o cosas, conforme a los requisitos técnicos y operacionales establecidos en esta Regulación.

### SECCIÓN 136.9 CONTRATOS DE AERONAVES

El Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se realizará con aeronaves, bien sea propiedad del Explotador del Servicio Especializado de Transporte Aéreo o mediante cualquier contrato de utilización de aeronaves, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil y demás normativa técnica aplicable.

## CAPÍTULO B

### REQUERIMIENTOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE TRANSPORTE AÉREO

#### SECCIÓN 136.10 REQUISITOS ADMINISTRATIVOS

La empresa consignará la Fianza Laboral y Fianza de Fiel Cumplimiento al final de la Fase Documental del Proceso de Certificación, y deberá renovar dichos contratos anualmente, de manera que las garantías que ofrecen se mantengan vigentes durante el período de la concesión.

#### SECCIÓN 136.11 EVALUACIONES

Para realizar operaciones de Servicio Especializado de Transporte Aéreo, se requiere que el explotador se someta al proceso de certificación previsto y establecido en la RAV 119 "Certificación de Explotador del Servicio Público de Transporte Aéreo y de Servicio Especializado de Transporte Aéreo"; mediante el cual la Autoridad Aeronáutica, verificará la correspondiente idoneidad económica, financiera, y la capacidad jurídica y técnica de la empresa solicitante, todo ello ajustado a la normativa legal y técnica aplicable.

**SECCIÓN 136.12 REQUISITOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES.** Los explotadores aéreos para ofrecer el Servicio Especializado de Transporte Aéreo, deben contar con lo siguiente:

- (a) Para el Servicio Especializado de Transporte Aéreo en la modalidad de Taxi Aéreo:
  - (1) Aviones configurados para transporte de personas o cosas, de hasta nueve (09) puestos, sin incluir la tripulación.
  - (2) Aviones configurados para transporte de carga de acuerdo a las especificaciones del fabricante, que emplearan para el traslado de cosas. Helicópteros configurados para transporte de personas de hasta seis (06) puestos, sin incluir la tripulación.
  - (3) Helicópteros configurados para transporte de carga de acuerdo a las especificaciones del fabricante, que emplearan para el traslado de cosas.
- (b) Para el Servicio Especializado de Transporte Aéreo en la modalidad Transporte de Valores se deberá utilizar aeronaves diseñadas o modificadas para el transporte de carga, según su certificado de tipo, certificado de tipo suplementario o alteración mayor que modifique su diseño para esta operación, incorporado de manera permanente.

- (c) La sociedad mercantil deberá presentar dentro del proceso de certificación y cada vez que hubiere un cambio, los documentos que a continuación se indican:
  - (1) Plantilla de Pilotos, indicando el entrenamiento anual en simulador (cuando aplique según el tipo de aeronave); este personal debe poseer licencia de piloto comercial.
  - (2) Plantilla de personal gerencial, con al menos un gerente general, un responsable de operaciones, un responsable de mantenimiento, un responsable del área de seguridad de aviación civil AVSEC, este personal debe contar con las calificaciones previstas a su equivalente en la Regulación Aeronáutica Venezolana relativa al proceso certificatorio.
  - (3) Declaraciones de cumplimiento de las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas 108 y 111 (RAV 108 y RAV 111).
  - (4) Procedimiento para operar en zonas y aeródromos especiales.
- (d) El explotador aéreo debe cumplir con los siguientes requisitos en materia de seguridad AVSEC de las aeronaves:
  - (1) Aspectos Generales que deben cumplir los Explotadores de Servicio Especializado de Transporte Aéreo:
    - (i) Adoptar medidas de seguridad para impedir el robo y la manipulación indebida de sus aeronaves, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de éstas, respecto a su uso en actos de interferencia ilícita.
    - (ii) Aplicar medidas de seguridad sobre los bienes o cosas objeto de transporte que será transportado por vía aérea, con la finalidad de reducir la vulnerabilidad de dichos transportes y que puedan ser utilizadas para cometer actos de interferencia ilícita.
    - (iii) Notificar a la Autoridad Aeronáutica cualquier actividad sospechosa con las aeronaves que pudiesen estar relacionadas con actos de interferencia ilícita.
    - (iv) Velar por la seguridad de las aeronaves que posea u opere.
    - (v) Coadyuvar en el objetivo de separar sus actividades, de las operaciones de transporte aéreo comercial.
    - (vi) Cerrar y asegurar todas las puertas y accesos a las aeronaves que estén fuera de servicio o de pernocta.
    - (vii) Mantener contacto con la Autoridad Aeronáutica, la Autoridad Aeroportuaria y los Organismos de Seguridad de Estado, para garantizar la seguridad de sus áreas de responsabilidad.
    - (viii) En caso de que apliquen, cumplir con lo señalado en las Secciones 108.10, 108.11, 108.12, 108.15, 108.16, 108.17, 108.19, 108.20, 108.26, 108.27, 108.28, 108.32 y 108.33 de la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 108.
    - (ix) Cualquier otra disposición emitida por la Autoridad Aeronáutica en materia de seguridad de la aviación.
  - (2) Los Responsables en materia de Seguridad de la explotación de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo deben cumplir con lo siguiente:
    - (i) Los Explotadores de Servicios Especializados de Transporte Aéreo deben designar a un responsable de seguridad, encargado de supervisar la aplicación de las medidas de seguridad establecidas por la empresa, quien debe demostrar haber recibido capacitación en materia AVSEC para coordinador de seguridad en tierra, de acuerdo a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica en el Apéndice B de la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108).
    - (ii) La designación debe incluir el nombre del responsable de seguridad, así como una descripción de la manera en la cual se podrá contactar durante las veinticuatro (24) horas del día.
  - (3) El procedimiento de seguridad para los Explotadores del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, debe establecer procedimientos de seguridad por escrito, según lo establecido en el Apéndice G de la Regulación Aeronáutica Venezolana 108 (RAV 108).
  - (4) El Explotador de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, que realice operaciones en zonas remotas, debe realizar lo siguiente:
    - (i) Una evaluación de riesgo de la zona de operación.
    - (ii) Establecer contacto con los Organismos de Seguridad de Estado más cercanos a la zona de operación, con la finalidad de coordinar algún tipo de apoyo en caso de ser requerido.
    - (iii) Establecer el procedimiento más rápido y seguro de comunicación con la Autoridad Aeronáutica y el Organismo de Seguridad competente en el caso de que ocurra algún acto de interferencia ilícita.
- (e) El explotador de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, debe cumplir con los siguientes requisitos en materia de seguridad operacional vinculados con aspectos, tales como:
  - (1) Generales de operaciones
    - (i) Cumplimiento de leyes, disposiciones generales de operación y mantenimiento, así como procedimientos establecidos u otras referencias específicas indicadas en esta Sección y en sus manuales aceptados y aprobados. Las reglas que regulan la operación de aeronaves dentro de la República Bolivariana de Venezuela y dentro de 12 millas náuticas de sus costas.
    - (ii) Medidas previas al vuelo. De conformidad a lo establecido en la

RAV 281 referido a medidas previas al vuelo, antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando de la aeronave se familiarizará con toda la información disponible apropiada al vuelo planificado. Esta información debe incluir:

- (A) Para todos los vuelos IFR y para aquellos vuelos que no se limiten a las inmediaciones de un aeródromo, un estudio minucioso de los informes y pronósticos meteorológicos de actualidad de que se disponga, cálculo de combustible necesario, alternativas disponibles en caso de que el plan de vuelo no pueda completarse y cualquier demora de tránsito aéreo conocida que haya sido notificada al piloto al mando por el ATC.
- (B) Para cualquier vuelo; longitud de pistas en los aeródromos a donde se intente proceder, y la siguiente información sobre datos de distancia de pista para despegue y aterrizaje:
1. Para aeronaves civiles que tengan un Manual de Vuelo aprobado del avión o helicóptero que contenga datos de distancias de despegue y aterrizaje, se requerirá que los datos de despegue y aterrizaje estén contenidos en el mismo, y
  2. Para aeronaves civiles que no sean las especificadas en el numeral 1., del literal (B) de esta Sección; información confiable apropiada para la aeronave, y relacionada con la performance del mismo, bajo valores esperados de elevación del campo y gradiente de la pista, peso bruto de la aeronave.
- (iii) Servicios e instalaciones de vuelo.
- (A) El piloto al mando o explotador iniciará vuelo cuando haya determinado previamente, utilizando datos oficiales de los servicios de información aeronáutica o de otras fuentes autorizadas, que las instalaciones y servicios terrestres y marítimos, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas para la navegación, requeridas para ese vuelo y para la seguridad del avión y protección de sus pasajeros:
1. Estén disponibles.
  2. Sean adecuadas para la operación segura del vuelo previsto; y
  3. Función en debidamente para ese fin.
- (B) El piloto al mando tomará las medidas oportunas para que se notifique, sin retraso indebido, cualquier deficiencia de las instalaciones y servicios observada en el curso de sus operaciones, a la autoridad directamente encargada de los mismos.
- (C) Con sujeción a las condiciones publicadas para su uso, los aeródromos y helipuertos y sus instalaciones estarán disponibles continuamente para las operaciones de vuelo durante sus horas de operación publicadas, independientemente de las condiciones meteorológicas.
- (iv) Información relativa a los servicios de búsqueda y salvamento. El piloto al mando se asegurará que se lleve a bordo de la aeronave en cada vuelo, toda la información relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual volará la aeronave.
- (v) Mínimos de utilización de aeródromo y helipuerto.
- (A) El piloto al mando no operará hacia o desde un aeródromo o helipuerto utilizando mínimos inferiores a los que establezca la Autoridad Aeronáutica para ese aeródromo o helipuerto, excepto cuando se otorgue una autorización especial.
- (B) El explotador, se asegurará que el piloto al mando no opere hacia o desde un aeródromo empleando mínimos de utilización de aeródromo inferiores a los que pueda establecer para ese aeródromo el Estado en el que éste se ubica, a excepción que se tenga la aprobación específica del Estado.
- (vi) Planificación de vuelo:
- (A) Antes de comenzar un vuelo, el piloto al mando se familiarizará con toda la información meteorológica disponible, apropiada al vuelo que realizará.
- (B) La preparación de un vuelo que planifique alejarse de los alrededores del punto de partida y la de cada operación aérea conforme a las Reglas de Vuelo por Instrumentos incluirá:
1. Un estudio de los informes y pronósticos meteorológicos actualizados de que se disponga; y
  2. La planificación de medidas alternativas, en caso que el vuelo no pueda completarse como estaba previsto, debido a las condiciones meteorológicas.
- (C) El explotador aéreo especificará los procedimientos de planificación del vuelo, para que el mismo se realice en condiciones seguras, basándose en las siguientes consideraciones:
1. La performance del avión,

2. Otras limitaciones operacionales; y
3. Las condiciones que se prevén en ruta y en los aeródromos correspondientes.

(D) El explotador incluirá, en el manual de operaciones, los procedimientos respecto a la planificación operacional del vuelo.

(vii) Preparación de los vuelos:

(A) Antes de iniciar un vuelo, el piloto al mando debe comprobar que:

1. La aeronave:

- (1.A) Reúne las condiciones de aeronavegabilidad.
- (1.B) Está debidamente matriculada.
- (1.C) Cuenten con los certificados vigentes correspondientes y demás documentación requerida por la Ley de Aeronáutica Civil y Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas vigentes y aplicables, a bordo de la misma.
- (1.D) Cuenten con los instrumentos y equipos apropiados, operativos, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.
- (1.E) Haya recibido el mantenimiento necesario de conformidad con los manuales de servicio de la aeronave, las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas vigentes y aplicables, y
- (1.F) No exceda las limitaciones de operaciones que figuran en el manual de vuelo o su equivalente.

2. El peso (masa) y centro de gravedad de la aeronave sean tales que pueda realizarse el vuelo con seguridad, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas.
3. La carga transportada esté debidamente distribuida y sujeta.
4. Cada explotador desarrollará procedimientos para asegurarse que el vuelo no comience a menos que se cumpla con la romanilla (vii) de esta Sección.

(B) El piloto al mando deberá disponer (o, el explotador proporcionará al piloto al mando) información suficiente respecto a la performance ascensional con, todos los motores en funcionamiento a efectos de determinar la pendiente ascensional que puede alcanzarse durante la fase de salidas en las condiciones de despegue existentes y con el procedimiento de despegue previsto. Asimismo deberá disponer de los datos de performance para todas las fases restantes.

(C) El piloto al mando o explotador se asegurará que el siguiente equipo de vuelo e información operacional estén accesibles y vigentes en el puesto de pilotaje de cada aeronave:

1. Una linterna funcional, en buen estado de operación.
2. Listas de verificación.
3. Cartas aeronáuticas.
4. Para operaciones IFR o nocturnas, cartas aeronáuticas de aproximación de área terminal y de navegación en ruta.
5. Información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual se vaya a volar.
6. En caso de aviones multimotores, datos de performance para el ascenso con un motor inoperativo; y
7. Un par de lentes correctivos de repuesto, cuando así este establecido en su certificado médico.

(D) Indicaciones a la tripulación. El piloto al mando se asegurará que los miembros de la tripulación conozcan bien, por medio del aleccionamiento verbal, otro método, la ubicación y el uso de:

1. Los cinturones de seguridad; y
2. Cuando sea apropiado:

- (2.A) Las salidas de emergencia.
- (2.B) Los chalecos salvavidas.
- (2.C) El equipo de suministro de oxígeno; y
- (2.D) Otro equipo de emergencia previsto para uso individual, inclusive tarjetas de instrucción de emergencia para los pasajeros.

(viii) Condiciones meteorológicas:

- (A) Los vuelos que deban efectuarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo Visual solo se iniciaran si:
1. Se trata de un vuelo visual en condiciones VMC.
  2. Los informes meteorológicos más recientes; o una combinación de los mismos y de pronósticos,



indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta, o en aquella parte de la ruta que haya de volarse de acuerdo con las Reglas de Vuelo Visual, serán, a la hora apropiada, tales que permitan el cumplimiento de estas reglas.

(B) Vuelos que se efectúen de acuerdo con las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR) Aviones:

1 Los vuelos que deban efectuarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumentos, solo se iniciarán cuando, la información disponible indique que, a la hora prevista de llegada, las condiciones en el aeródromo de aterrizaje previsto o en al menos un aeródromo alterno al de destino, cuando éste se requiera, sean iguales o superiores a los mínimos de utilización del aeródromo de destino.

(C) Vuelos que se efectuar de acuerdo con las Reglas de Vuelo por Instrumentos (IFR) Helicópteros:

1 Cuando se requiera un helipuerto de alternativa:

(1.A) Los vuelos que deban efectuarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumentos solo se iniciaran cuando la información disponible indique que las condiciones en el helipuerto de aterrizaje previsto o al menos en un helipuerto de alternativa serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a los mínimos, de utilización del aeropuerto.

2. Cuando no se requiera ningún helipuerto alternativo:

(2.A) Los vuelos que deben aceptarse de acuerdo a las Reglas de Vuelo por Instrumento, se inician cuando la información más reciente Desde dos horas antes, hasta dos horas después o desde la hora real de salida hasta dos horas después de la hora prevista de llegada, el período que sea más corto, indique que existan las siguientes condiciones meteorológicas:

Una altura de base de nubes de por lo menos 120 m (400 ft) por encima de la altura mínima que corresponda al procedimiento de aproximación por instrumento, y

Visibilidad de por lo menos 1,5 km más que la mínima correspondiente al procedimiento.

**NOTA:** Los valores de base de nubes y visibilidad establecidos en esta Sección serán considerados mínimos cuando se mantenga una vigilancia meteorológica fiable y continua. Si solo se dispone de pronóstico tipo "de área", la Autoridad Aeronáutica especificará los mínimos que considere pertinente

(E) Vuelos en condiciones de engelamiento:

1. Los vuelos que tengas que realizarse en condiciones de engelamiento conocidas ó previstas, solo se iniciarán cuando:

(1.A) La aeronave este certificada y equipada para volar en esas condiciones.

(1.B) Se haya inspeccionado en tierra para detectar la formación de hielo; y

(1.C) De ser necesario, se le haya dado el tratamiento de deshielo o antihielo.

2. La acumulación de hielo de otros contaminantes que se produce en forma natural se eliminará a fin de mantener la aeronave en condiciones aeronavegables antes del despegue.

(ix) Informes meteorológicos emitidos por los pilotos. El piloto al mando notificará lo antes posibles al ATC si encuentra condiciones meteorológicas que probablemente afecten a la seguridad operacional de otras aeronaves.

(x) Condiciones de vuelo peligrosas. Las condiciones de vuelo peligrosas que se encuentren y que no sean las relacionadas con las condiciones meteorológicas, se comunicarán lo más pronto posible a la estación aeronáutica correspondiente. Los informes así emitidos darán los detalles que sean pertinentes para la seguridad operacional de otras aeronaves.

(xi) Equipaje de mano:

(A) El piloto al mando se asegurará que todo equipaje embarcado en la aeronave e introducido en la cabina de pasajero quede bien retenido.

(B) El explotador especificará los procedimientos que garanticen que todo el equipaje embarcado en la

aeronave introducido a la cabina de pasajero se coloque en un lugar donde quede bien retenido.

(xii) Miembros de la tripulación de vuelo en sus puestos de servicio. Los tripulantes de vuelo en sus puestos de servicio, deberán cumplir con lo siguiente:

(A) En el despegue y aterrizaje. El piloto al mando y los miembros de su tripulación que estén de servicio de vuelo en la cabina de pilotaje permanecerán en sus puestos

(B) En ruta. El piloto al mando y los miembros de su tripulación de vuelo que estén de servicio de vuelo en la cabina permanecerán en sus puestos, a menos que su ausencia sea necesaria para desempeñar cometidos relacionados con la utilización del avión o por necesidades fisiológicas.

(C) Cinturones de seguridad. El piloto al mando y los miembros de su tripulación de vuelo mantendrán abrochados sus cinturones de seguridad mientras estén en sus puestos.

(D) Arnés de seguridad cuando se dispone de arneses de seguridad:

1. Cualquier miembro de la tripulación de vuelo que ocupe un asiento de piloto mantendrá abrochado el arnés de seguridad durante la fase de despegue y aterrizaje.

2. Todos los otros miembros de la tripulación mantendrán abrochado su arnés de seguridad durante las fases de despegue y aterrizaje, salvo que los tirantes de hombro les impidan desempeñar sus obligaciones, en cuyo caso los tirantes de hombro pueden aflojarse, aunque el cinturón de seguridad debe quedar ajustado.

3. El arnés de seguridad incluye un cinturón de seguridad y los tirantes de hombro que pueden usarse separadamente.

(xiii) Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. El piloto al mando se asegurará que se cumpla este tipo de transporte, conforme a:

(A) Las disposiciones relativas al transporte sin riesgos de mercancías peligrosas establecidas en la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 110 y en cumplimiento del marco normativo nacional dictado al efecto.

(xiv) La Autoridad Aeronáutica y otras instituciones del Estado, podrán utilizar los informes y registros relacionados con la seguridad operacional y documentos de investigación de accidentes e incidentes de aviación, en procesos judiciales, solo cuando los mismos concluyan que el accidente deviene de la comisión de un delito.

(xv) El explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un Manual de Operaciones con procedimientos aplicables ajustados a su tamaño y complejidad:

(A) Cada explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones que contenga todas las instrucciones e información necesarias para el personal de operaciones, a fin de que éste realice sus funciones.

(B) El manual de operaciones se modificará revisará, siempre que sea necesario, a fin de asegurar que se encuentre actualizada la información en él contenida.

(C) Todas las modificaciones o revisiones se comunicarán al personal que deba usar el manual de operaciones.

(D) El manual de operaciones será elaborado de acuerdo con los requerimientos aplicables de la regulación de operación específica en la que el explotador se encuentre certificado.

(xvi) Lista de equipo mínimo:

(A) Cuando se establezca una Lista Maestra de Equipo Mínimo (MMEL) para un tipo de aeronave, el explotador incluirá en el manual de operaciones una Lista de Equipo Mínimo (MEL) aprobada de la aeronave, para que el piloto al mando pueda determinar si debe:

1. Iniciar el vuelo; o continuar el vuelo a partir de cualquier escala técnica, en caso de que algún

instrumento, equipo o sistema dejen de funcionar.

(xvii) Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo:

(A) Ninguna aeronave se reabastecerá de combustible cuando los pasajeros estén embarcados, a bordo o desembarcando (o mientras giren los rotores en un helicóptero), a menos que esté debidamente dotado de personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles previamente establecidos en el procedimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(B) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se deberá mantener comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el abastecimiento y el piloto al mando u otro personal calificado, utilizando el sistema de intercomunicación de la aeronave u otros medios adecuados.

(xviii) Procedimientos operacionales de aviones para la disminución del ruido:

(A) Los procedimientos operacionales de aviones para atenuar el ruido se ajustarán a las disposiciones pertinentes conforme a lo previsto en los PANS-OPS (Doc. 8168).

(B) La aplicación de este requisito estará sujeta a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica y a las reglas que se establezcan de manera general o para determinados aeródromos y/o a determinadas horas del día.

(xix) Cumplirá los aspectos aplicables de la Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de acuerdo a la RAV 5.

(2) Operaciones de vuelo

(i) El explotador aéreo tomará las medidas oportunas para que no se inicie un vuelo a menos que, se haya determinado previamente, por todos los medios razonables que se dispone, que las instalaciones o servicios terrestres y marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo, para la seguridad de la aeronave y protección de las personas, sean adecuados al tipo de operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo y funcionen debidamente para este fin.

(ii) Preparación de los vuelos. El explotador demostrará que no se iniciará ningún vuelo hasta que no se hayan completado los formularios de preparación del vuelo, en los que se certifique que el piloto al mando ha comprobado que:

(A) La aeronave reúne condiciones de aeronavegabilidad y documento de a bordo y los certificados apropiados requeridos según la RAV 60 y los siguientes requisitos:

1. Documentación a bordo. En cada aeronave se llevará a bordo los siguientes documentos adecuados y vigentes:

- (1.A) Certificado de matrícula.
- (1.B) Certificado de aeronavegabilidad.
- (1.C) Las licencias aprobadas para cada miembro de la tripulación.
- (1.D) El libro de a bordo según lo establecido en esta Sección.
- (1.E) La licencia de la estación de radio de la aeronave, si está provista de aparatos o equipos de radio.
- (1.F) Una lista de sus nombres y lugares de embarque y destino, si lleva pasajeros.
- (1.G) Un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga, si transporta carga; y
- (1.H) Un documento emitido por la Autoridad Aeronáutica que acredite la homologación acústica, de acuerdo a la normativa técnica aplicable.
- (1. I) Cartas aeronáuticas actualizadas para la ruta del vuelo propuesta y para todas las rutas por las que posiblemente pudiera desviarse el vuelo.
- (1.J) Los procedimientos establecidos para los pilotos al mando de aeronaves interceptadas; y
- (1.K) Las señales visuales para uso de las aeronaves interceptadas, descritas en la RAV 281.
- (1.L) Manual de vuelo aprobado u otro documento o información relacionada con toda limitación de utilización establecida por el Estado de Certificación de diseño y la Autoridad Aeronáutica.

2. Libro de a bordo: En cada aeronave deberá llevarse un libro de a bordo en el que se anoten los datos particulares de la aeronave, su tripulación y cada viaje. El libro de a bordo de la aeronave deberá contener los siguientes datos:

- (2.A) Nacionalidad y matrícula de la aeronave.
- (2.B) Fecha.
- (2.C) Nombres de los miembros de la tripulación y asignación de obligaciones.
- (2.D) Puntos y horas de salida y llegada.
- (2.E) Propósito del vuelo.
- (2.F) Observadores sobre el vuelo; y
- (2.G) Firma del piloto al mando.

3. Registros del equipo de emergencia y supervivencia de a bordo: El propietario de la aeronave o el arrendatario, en caso que esté arrendada, dispondrán en todo momento en la aeronave, para mantener la comunicación inmediata con los centros coordinadores de salvamento, de listas que contengan información sobre:

- (3.A) El equipo de emergencia; y
- (3.B) El equipo de supervivencia llevado a bordo de la aeronave.
- (3.C) El número, color y tipo de las balsas salvavidas y de las señales pirotécnicas, los detalles sobre el material médico de emergencia, provisión de agua y el tipo y frecuencia del equipo portátil o radio de emergencia.

4. Manual de vuelo: El piloto al mando deberá operar la aeronave de acuerdo a las limitaciones de operación especificadas en el manual de vuelo aprobado:

- (4.A) El manual de vuelo de la aeronave se actualizará al aplicar los cambios que la Autoridad Aeronáutica requiera obligatorios.
- (4.B) El manual de vuelo u otros documentos o información relacionados con toda limitación de utilización establecida para la aeronave por la autoridad encargada de la certificación y los requeridos en esta Regulación deben ser llevados a bordo de la aeronave.

5. Registro técnico de vuelo de la aeronave. El piloto al mando debe utilizar un registro técnico de vuelo de la aeronave para registrar todas las dificultades, fallas o mal funcionamiento detectados en la aeronave. El propietario de la aeronave o el arrendatario, en caso que esté arrendada debe asegurarse que los certificados de conformidad de mantenimiento de las acciones correctivas efectuadas sean registrados en el registro técnico de vuelo de la aeronave.

6. El certificado de aeronavegabilidad y otra documentación de a bordo se exhibirá o dispondrá a la entrada de la cabina de mando, y estará legible para los pasajeros o tripulantes y disponible a la Autoridad Aeronáutica.

7. No se podrá operar una aeronave con un tanque de combustible lleno instalado dentro del compartimiento de pasajeros o de equipaje, a menos que la instalación haya sido realizada de acuerdo con la RAV 43, y se encuentre a bordo de la aeronave una copia del documento de la Autoridad Aeronáutica que autoriza esa instalación a bordo de la aeronave.

(B) Estén instalados en la aeronave los instrumentos y equipo establecidos, para el tipo de operación que vaya a efectuarse y son suficientes para realizar el vuelo en condiciones seguras.

(C) Se ha obtenido la certificación de conformidad de mantenimiento de la aeronave según la RAV 43.

(D) La masa de la aeronave y el emplazamiento del centro de gravedad son tales que puede realizarse el vuelo en condiciones seguras, teniendo en cuenta las condiciones de vuelo previstas;

(E) Las cosas transportadas, están debidamente distribuidas y sujetas;

(F) Se ha llevado a cabo una inspección que indique que pueden cumplirse las limitaciones de utilización de la aeronave respecto al vuelo en cuestión; y

(G) Se ha cumplido con los requisitos del plan el vuelo.

(iii) Procedimiento en vuelo. Se establezcan en su Manual de Operaciones y se demuestren los Procedimientos durante el vuelo.

(iv) Tripulación. Se establezca la composición, calificaciones y obligaciones del piloto al mando/despachador de vuelo de acuerdo a la RAV 60 y lo siguiente:

(A) Obligaciones del piloto al mando. El piloto al mando:

1. Se cerciorará de que ha seguido minuciosamente las listas de verificación.
2. Será responsable de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por el medio más expedito que disponga, cualquier accidente o incidente en relación con la aeronave, en el cual alguna persona resulte fallecida o lesionada, o se hayan causado daños de importancia a la aeronave o a la propiedad privada. En caso que el piloto al mando esté

- incapacitado, el explotador aéreo tendrá que tomar dichas medidas.
3. Será responsable de notificar al explotador aéreo, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en la aeronave; y
  4. Será responsable del mantenimiento del libro de a bordo o la declaración general. Cada piloto al mando que se desvíe de una regla de acuerdo a lo establecido en el numeral 2., del literal (A) de esta Sección, deberá enviar un informe por escrito a la Autoridad Aeronáutica sobre tal desviación.
  5. Simulación en vuelo de situaciones de emergencia. El piloto al mando o explotador no permitirá que se simulen situaciones de emergencia o irregulares, cuando se lleven pasajeros.
- (B) Instrucciones para las operaciones:
1. El piloto al mando se encargará de que todo el personal de operaciones esté debidamente instruido en sus respectivas obligaciones y responsabilidades, y de la relación que existe entre éstas y las operaciones de vuelo en conjunto.
  2. Para que una aeronave efectúe rodaje en el área de movimiento de un aeródromo o helipuerto, la persona que opere deberá:
    - (2.A) Este debidamente autorizada por el explotador o por el arrendador si está arrendada o por un agente designado.
    - (2.B) Ser competente para maniobrar la aeronave en rodaje.
    - (2.C) Estar calificada para usar radioteléfono; y
    - (2.D) Haber recibido instrucción de alguien competente con respecto a: la disposición general del aeródromo o helipuerto; rutas; letreros; luces de señalización; señales e instrucciones de Control de Tránsito Aéreo (ATC); fraseología, procedimientos; y estar en condiciones de cumplir las normas operacionales requeridas para el movimiento seguro de las aeronaves en el aeródromo o helipuerto.
  3. El rotor del helicóptero se hará girar con potencia de motor cuando se encuentre un piloto calificado al mando. El explotador proporcionará las instrucciones específicas y procedimientos que habrá de seguir el personal, salvo los pilotos calificados que tengan que girar el rotor del motor para fines ajenos al vuelo.
  4. Explotadores Aéreos. El explotador capacitará debidamente a todo personal de operaciones, en cuanto a:
    - (4.A) Sus respectivas obligaciones y responsabilidades; y
    - (4.B) A la relación que existe entre éstas y las operaciones de vuelo en conjunto.
- (C) Competencia lingüística. El piloto al mando o explotador se cerciorará de que los miembros de la tripulación de vuelo tengan la capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas aeronáuticas, conforme a lo especificado en la RAV 60.
- (D) Composición de la tripulación de vuelo. El número y composición de la tripulación de vuelo no serán inferiores a los especificados en el manual de vuelo o en otros documentos relacionados con el Certificado Tipo de la aeronave.
- (E) Calificaciones de la tripulación.
1. El piloto al mando:
    - (1.A) Se asegurará de que cada miembro de la tripulación de vuelo sea titular y posea una licencia con sus habilitaciones y certificado médico aeronáutico vigentes y apropiados a las funciones que haya de ejercer, expedida por la Autoridad Aeronáutica del Estado de matrícula de la aeronave o expedida por otro Estado y convalidada por la Autoridad Aeronáutica competente.
    - (1.B) Se asegurará de que los miembros de la tripulación de vuelo estén habilitados en forma adecuada; y
    - (1.C) Comprobará, a su satisfacción, que los miembros de la tripulación de vuelo sigan siendo competentes.
  2. Cuando una aeronave esté equipada con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS/TCAS), se asegurará de que cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo de la aeronave haya recibido la instrucción apropiada (PANS-OPS según corresponda) para tener el grado de competencia que requiere el uso del equipo ACAS/TCAS y para evitar, las posibles colisiones.
- (F) Gestión de la fatiga.

1. Programa de gestión de la fatiga. El explotador establecerá e implantará un programa de gestión de fatiga que garantice que todo su personal que participe en la operación y mantenimiento de la aeronave, no lleve a cabo sus funciones cuando esté fatigado. En este programa se considerarán las horas de vuelo y de servicio y se incluirán en el manual de operaciones.
  2. En caso de permitirse exenciones a las limitaciones de tiempo de vuelo y de servicio, el programa incluirá disposiciones para:
    - (2.A) Evaluar los riesgos conexos y aplicar las medidas de mitigación apropiadas para garantizar la seguridad operacional; y
    - (2.B) Determinar cuál persona de la organización de la administración está autorizada para aprobar el cambio.
    - (2.C) De haber cambios, se registrarán por escrito la evaluación de riesgos y la medida de mitigación correspondiente.
    - (2.D) Los cambios se harán sólo con la aprobación de la persona responsable de la operación.
- (v) Equipaje de mano. El explotador se asegurará de que todo equipaje de mano embarcado en la aeronave e introducido en la cabina de pasajeros se coloque en un lugar donde se encuentre adecuadamente retenido.
- (vi) Limitaciones de utilización de la performance de la aeronave. La aeronave se utilizará de acuerdo con los términos de su certificado de aeronavegabilidad y dentro de las limitaciones de utilización aprobadas, indicadas en su manual de vuelo.
- (vii) Instrumentos, equipo y documentos de vuelo de la aeronave. Además del equipo mínimo necesario para el otorgamiento del certificado de aeronavegabilidad, se instalarán o llevarán en las aeronaves, según sea apropiado, los instrumentos, equipos y documentos de vuelo que se prescriben en la presente Regulación, de acuerdo con la aeronave utilizada y con las circunstancias en que haya de realizarse el vuelo. La Autoridad Aeronáutica aprobará los instrumentos y equipo establecidos, incluida su instalación.
- (A) Reglas de vuelo visual para vuelo diurno. Para las Reglas de Vuelo Visual (VFR) durante el día, se requieren los siguientes instrumentos y equipos:
1. Indicador de velocidad.
  2. Altimetro.
  3. Indicador magnético de dirección.
  4. Tacómetro para cada motor.
  5. Indicador de presión de aceite para cada motor usando sistema de presión.
  6. Indicador de temperatura para cada motor enfriado por líquido.
  7. Indicador de temperatura del aceite para cada motor enfriado por aire.
  8. Indicador de presión del múltiple de admisión para cada motor.
  9. Indicador de cantidad de combustible para cada tanque.
  10. Indicador de la posición del tren de aterrizaje, de ser éste retráctil.
  11. Un sistema de luces anticolidión rojas o blancas aviación.
  12. Aeronaves operadas sobre agua.
    - (12.A) Todos los hidroaviones irán equipados con un chaleco salvavidas o dispositivo individual de flotación para cada ocupante, accesible desde el asiento o litera; Equipo para hacer señales acústicas prescritas en el Reglamento internacional para la prevención de colisiones en el mar, cuando sea aplicable; Un ancla y un ancla flotante, cuando se necesite para ayudar a maniobrar.
    - (12.B) Los helicópteros, cuando se prevea que hayan de volar sobre el agua, estarán equipados con medios de flotación permanente o rápidamente desplegable, a fin de asegurar un amaraje forzoso seguro del helicóptero cuando:
 

Vuele sobre agua a una distancia desde tierra correspondiente a más de 10 minutos a la velocidad normal de crucero en el caso de helicópteros de clase de performance 1 o 2; o

Se vuele sobre el agua a una distancia desde tierra superior a la distancia de autorrotación o de aterrizaje forzoso seguro, en el caso de helicópteros de clase de performance 3.
    - (12.C) Si la aeronave es operada por sobre el agua, y más allá de la distancia de planeo desde la costa, debe tener un equipo de flotación aprobado, fácilmente disponible para cada ocupante, y al menos un dispositivo de señalización pirotécnica.

NOTA: Por costa se entiende el área de tierra adyacente al agua que queda por



encima de la marca de marea más alta, y que excluye áreas de tierra que permanezcan intermitentemente bajo el agua.

13. Un cinturón de seguridad aprobado, con un dispositivo de cierre metal a metal, también aprobado, para cada ocupante de dos (2) o más años de edad.
  14. Para aeronaves civiles un arnés de hombros aprobado para cada asiento frontal. El arnés de hombros debe estar diseñado para proteger al ocupante de lesiones serias en la cabeza, cuando el ocupante experimente las fuerzas de inercia mayores especificados bajo los estándares de diseño del Estado de Certificación. Cada arnés de hombros instalado en el puesto de un miembro de la tripulación de vuelo debe permitirle a éste, cuando esté sentado y con el cinturón de seguridad y el arnés de hombros ajustados, realizar todas las funciones necesarias para las operaciones de vuelo. A los fines de esta disposición:
    - (14.A) La fecha de fabricación de una aeronave es la fecha que el registro de inspección de aceptación refleja que la aeronave está completo y satisface los datos de diseño del tipo aprobado por la Autoridad Aeronáutica; y
    - (14.B) Un asiento frontal es un asiento ubicado en el puesto de un miembro de la tripulación de vuelo o al lado de ese asiento.
  15. Un transmisor de localización de emergencia.
  16. Para aeronaves, certificados en tipo en la categoría normal, utilitaria y acrobática, con una configuración de 9 o menos asientos excluyendo los asientos de pilotos, fabricados después del 12 de diciembre de 1986, un arnés de hombros para:
    - (16.A) Cada asiento frontal.
    - (16.B) Cada asiento adicional.
  17. Para helicópteros, un arnés de hombros para cada asiento que satisfaga los requerimientos bajo los estándares de diseño del Estado de certificación.
  18. Para todos los helicópteros en todos los vuelos, fusibles eléctricos de repuesto, de los aperajes apropiados, para sustituir en vuelo en lugares accesibles, como sea aplicable.
- (B) Reglas para vuelo nocturno. Para vuelo nocturno, se requieren los siguientes instrumentos y equipos:
1. Instrumentos y equipos especificados en el literal (C) de esta Sección.
  2. Luces de posición aprobadas que exige la normativa técnica nacional, para aeronaves en vuelo o que operen en el área de movimiento de un aeródromo.
  3. Un sistema de luces anticolidión rojo o blanco aprobado.
  4. Una luz eléctrica de aterrizaje.
  5. Una fuente adecuada de energía eléctrica para la iluminación de todos los instrumentos de vuelo, todos los equipos eléctricos y de radio instalados.
  6. Un juego de fusibles de repuesto o tres fusibles de repuesto de cada clase requerida, que sean accesibles al piloto durante el vuelo.
  7. Luces en los compartimentos de pasajeros.
  8. Linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.
  9. En helicópteros un faro de aterrizaje que pueda ser orientable al menos en el plano vertical.
- (C) Reglas de Vuelo por Instrumento. Para IFR, se requieren los siguientes instrumentos y equipos:
1. Instrumentos y equipo especificados en el literal (A) de esta Sección, y, para vuelo nocturno, instrumentos y equipo especificados en el literal (B) de esta Sección.
  2. Un sistema de comunicaciones por radio bi-direccional y equipo de navegación adecuado a las facilidades de tierra que serán usadas.
  3. Indicador giroscópico de rata de banqueo, excepto en las siguientes aeronaves:
    - (3.A) Aviones con un tercer sistema de instrumentos de actitud usable a través de actitudes de vuelo de 360° Grados de cabeceo y alabeo e instalado en correspondencia con los requerimientos para instrumentos; y
    - (3.B) Helicópteros con un tercer sistema de instrumentos de actitud usable a través de posiciones de vuelo de más o menos 80° Grados de cabeceo y más o menos 120° Grados de alabeo, e instalado bajo los estándares de diseño del Estado de certificación.
  4. Indicador de deslizamiento (derrape).
  5. Altimetro sensitivo ajustable para presión barométrica.
  6. Un reloj que muestre horas, minutos y segundos, con una aguja de barrido en segundos, o en presentación digital.

7. Generador o alternador de capacidad adecuada.
  8. Indicador de actitud de vuelo, horizonte artificial.
  9. Indicador de dirección giroscópico, giro-direccional o equivalente.
  10. Instrumento o equipo que indique temperatura exterior.
  11. El sistema de indicación de velocidad aerodinámica debe contar con dispositivos que impidan su malfuncionamiento debido a la condensación o formación de hielo.
- (D) Vuelo a, o por encima de 24 000 pies MSL (FL 240). Si se requiere equipo de navegación VOR de acuerdo a lo establecido en el párrafo (d) (2) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave civil registrada en la República Bolivariana de Venezuela a, o por encima de FL 240, a menos que esa aeronave esté equipada con un equipo aprobado de medición de distancia (DME). Cuando el DME falle y la aeronave se encuentre a, o por encima de FL 240, el piloto al mando notificará inmediatamente al ATC y entonces podrá continuar las operaciones a, o por encima de FL 240 hasta el más próximo aeropuerto de aterrizaje previsto, en el cual puedan hacerse reparaciones o remplazo del equipo.
- (E) Operaciones Categoría II. Para operaciones de Categoría II se requieren los instrumentos y el equipo especificados en: el numeral 1., literal (C) de esta Sección; y
- (F) Operaciones Categoría III. Los instrumentos y el equipo para operaciones de Categoría III son los especificados en el literal (C) de esta Sección.
- (G) Aeronaves a grandes altitudes. Los helicópteros sin cabina presurizadas y aviones que se prevea que vayan a volar a grandes altitudes estarán equipados con dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno. Las aeronaves para las cuales se expida por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad a partir del 1 enero de 1990 que sean presurizados destinados para volar altitudes a las cuales la presión atmosférica sea inferior a 376 hPa estarán equipados con un dispositivo que proporcione una advertencia positiva a la tripulación de vuelo de cualquier pérdida peligrosa de presión.
- (H) Operación zonas terrestres designadas. Las aeronaves que se empleen sobre zonas terrestres que hayan sido designadas como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y salvamento, estarán provistas de los dispositivos de señales y del equipo salvavidas (incluyendo equipo de supervivencia) apropiados al área sobre la que se haya de volar.
- (viii) Equipo de comunicaciones, navegación y vigilancia de a bordo. La aeronave irá provista de equipo de radiocomunicación que permita:
- (A) La comunicación en ambos sentidos para fines de control de aeródromo;
  - (B) Recibir información meteorológica en cualquier momento durante el vuelo; y
  - (C) La comunicación, en ambos sentidos, en cualquier momento durante el vuelo, con una estación aeronáutica por lo menos y con aquellas otras estaciones aeronáuticas y en las frecuencias que pueda establecer la autoridad competente.
- (ix) Lista de Equipo Mínimo (MEL). En los casos aplicables, incluirá en el Manual de Operaciones una Lista de Equipo Mínimo, aprobada por la Autoridad Aeronáutica, para que el piloto al mando pueda determinar si cabe iniciar el vuelo, o continuarlo a partir de cualquier parada intermedia, en caso de que algún instrumento, equipo o sistemas dejen de funcionar.
- (3) Mantenimiento de la aeronave.
- (i) Responsabilidad de mantenimiento del explotador. Los explotadores se asegurarán conforme con los procedimientos de mantenimiento aprobados en su Manual General de Mantenimiento que:
    - (A) Cada aeronave incorporada su flota operacional, se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad;
    - (B) El equipo operacional y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en estado de funcionamiento; y
    - (C) El certificado de aeronavegabilidad, de cada aeronave de su flota operacional este vigente y sea válido.
  - (ii) Programa de mantenimiento/inspección. El explotador aéreo dispondrá, para uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional en cuestión, de un programa de mantenimiento/inspección aprobado por la Autoridad Aeronáutica.
  - (iii) Los registros de mantenimiento serán llevados de acuerdo a las disposiciones aplicables indicadas en las RAV 43.
  - (iv) Efectuará el reporte de notificaciones obligatorias requeridas en la RAV 43.
  - (v) Subcontratará Organizaciones de mantenimiento Aeronáutico certificadas y habilitadas de acuerdo a la RAV 145.
  - (vi) Efectuará la Certificación de Conformidad de Mantenimiento de acuerdo a las disposiciones de la RAV 43.

(4) Mercancías peligrosas.

- (i) Los explotadores del Servicios Especializados de Transporte Aéreo que se encuentren o no habilitados por la Autoridad Aeronáutica, para transportar mercancías peligrosas como carga (transporte de cosas), se cerciorarán de establecer un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas que cumpla con los requisitos previstos en la RAV 110 y aquellos requisitos que resulten pertinentes relacionados con las Instrucciones Técnicas y se asegurará que se incorporen en el manual de operaciones, los procedimientos mínimos requeridos.

**CAPÍTULO C  
DEBERES DE LOS EXPLOTADORES DEL SERVICIO ESPECIALIZADO DE  
TRANSPORTE AÉREO**

**SECCIÓN 136.13 RESPONSABILIDAD CIVIL, CONTRACTUAL Y  
EXTRACONTRACTUAL**

El régimen de responsabilidad civil, contractual y extracontractual, que ampare la operación de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, no podrá ser menor en su cobertura al establecido por la Ley de Aeronáutica Civil para el Servicio Público de Transporte Aéreo.

**SECCIÓN 136.14 REGISTRO DE ESTADÍSTICAS**

Iniciada la prestación de Servicios Especializados de Transporte Aéreo, la sociedad mercantil llevará las estadísticas correspondientes a la prestación de dicho servicio, debe consignar ante el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, dentro de los diez (10) primeros días de cada mes, el resultado de la operación del mes inmediatamente anterior.

**SECCIÓN 136.15 PROHIBICIÓN DE NEGOCIACIÓN BILATERAL**

En virtud de la naturaleza jurídica de los Servicios Especializados de Transporte Aéreo, no son objeto de ningún tipo de negociación bilateral con otros Estados.

**CAPÍTULO D  
DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES**

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**PRIMERA:** Las sociedades mercantiles que hayan obtenido un Certificado de Explotador de Transporte Aéreo para la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, previo a la publicación de la presente Providencia Administrativa en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, podrán continuar las operaciones autorizadas por el tiempo de la concesión y adaptar su operación al contenido de la presente Regulación Aeronáutica Venezolana, lo que podrá ser verificado mediante inspecciones que realice la Autoridad Aeronáutica.

**SEGUNDA:** Las sociedades mercantiles que hayan obtenido un permiso de la Autoridad Aeronáutica para la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo, podrán renovar dicho permiso solo por una vez, teniendo el mismo una duración de seis (6) meses; el cual podrá ser suspendido o revocado por la Autoridad Aeronáutica si esta determina que la sociedad mercantil ha incumplido con la legislación nacional o las Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas.

**TERCERA:** La renovación de los permisos operacionales dependerá del cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Regulación Aeronáutica Venezolana y no se extenderá por más de seis meses, tiempo en el cual el explotador aéreo deberá someterse al proceso de certificación previsto en la RAV 119, en cumplimiento a los requerimientos que exige la legislación nacional.

**CUARTA:** Para el momento de la Publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela de la presente Providencia Administrativa, las sociedades mercantiles que se encuentren en Proceso de Certificación, deben cumplir taxativamente con todos y cada uno de los requisitos aquí establecidos.

**QUINTA:** Los Servicios de Aeroambulancia se regirán por ésta Regulación Aeronáutica Venezolana y por los lineamientos técnicos y operacionales que a tal efecto correspondan de acuerdo con la normativa técnica que les aplique en atención a la seguridad operacional y protección de la aviación civil; hasta tanto la Autoridad Aeronáutica de la República establezca un instrumento que les regule.

**DISPOSICIÓN FINALES**

**PRIMERA:** Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-GDA-560-16, de fecha 09 de junio de 2016, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.021 de fecha 01 de noviembre de 2016, que contiene "Las Condiciones Generales para la Certificación y Operación en la Prestación del Servicio Especializado de Transporte Aéreo en las Modalidades de Taxi Aéreo y Transporte Aéreo de Valores".

**DISPOSICIONES FINALES**

**SEGUNDA:** Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente.

**TERCERA:** La presente Providencia Administrativa entrará en vigencia a partir 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-175-19  
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 confiere el artículo 9, de conformidad con lo establecido en los artículos 5 y 47 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 las atribuciones previstas en 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 139  
(RAV 139)  
CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

**CAPÍTULO A**

**GENERALIDADES**

**SECCIÓN 139.1 APLICABILIDAD.**

La presente regulación establece los requerimientos y proceso de certificación y operación de aeródromos abiertos al uso público nacionales e internacionales con el objeto de garantizar la seguridad, regularidad y eficiencia de las instalaciones, servicios, equipos, y procedimientos operacionales, conforme a la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV-14 "Diseño de Aeródromos", RAV-114 "Operaciones de Aeródromos" y demás normas técnicas aplicables.

**SECCIÓN 139.2 DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS.**

**Definiciones:** Los términos y expresiones indicados a continuación que figuran en esta Regulación, tendrán los siguientes significados:

**Actividad Crítica:** Toda actividad dentro de la operación y mantenimiento de un aeródromo relacionada a:

- (a) Procedimientos del Manual de Aeródromo aceptado por la AA; o
- (b) Procesos integrantes del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional SMS del aeródromo; o
- (c) Otras tareas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la RAV-14, RAV-139.

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

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

**Aeródromo Certificado:** Aeródromo a cuyo operador/explotador se le ha otorgado un Certificado de Explotador de Aeródromo.

**Aeronave de Diseño:** Aeronave que se toma como crítica para diseñar un aeródromo.

**Aeropuerto:** Aeródromo de uso público que cuenta con los servicios o intensidad de movimiento de modo habitual, para despachar o recibir pasajeros, carga o correo, declarados como tal por la Autoridad Aeronáutica.

**Aeropuerto Internacional:** Todo aeropuerto designado por la República Bolivariana de Venezuela, cuyo espacio e instalaciones está destinado a la entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se lleva a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria así como procedimiento similares, y en el que existen de manera permanente los servicios indispensables para el desarrollo del transporte aéreo público de pasajeros, equipaje, carga y correo.

**Aeropuerto Nacional:** Todo aeródromo destinado a la operación de vuelos dentro del territorio venezolano.

**Autoridad Aeronáutica:** autoridad de un estado contratante de la OACI, con competencia para regular y fiscalizar la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En el territorio nacional, el Ente encargado de esta responsabilidad es el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC).