

GACETA OFICIAL

DE LA REPUBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

AÑO CXXXVI - MES III

Caracas, jueves 11 de diciembre de 2008

Nº 5.898 Extraordinario

SUMARIO

Vicepresidencia de la República INAC

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 21 Procedimiento para la Certificación de Productos y Partes.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 60 Licencias al Personal Aeronáutico.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 145 Organizaciones de Mantenimiento Aeronáutico.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 22 Aprobación de Organizaciones de Diseño y Producción de Vehículos Aéreos Ultralivianos.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 101 Dirigible Tripulados y no Tripulados, Globos Cautivos, Cometas, Cohetes no Tripulados, Globos Libres Tripulados y no Tripulados.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 267 Sistemas de Comunicaciones de Datos Digitales y Sistemas de Comunicaciones Orales.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 15 Gestión Sanitaria de Residuos y Desechos Sólidos en Aeródromos y Aeropuertos Nacionales e Internacionales.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 1 Definiciones y Abreviaturas.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 91 Operaciones Generales de Aeronaves.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 113 Transporte de Animales Vivos por Vía Aérea a Nivel Nacional o Internacional.

Providencia mediante la cual se dicta la Regulación Aeronáutica Venezolana RAV 279 Servicio de Búsqueda y Salvamento.

VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

COMISIÓN CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA
Nº. PRE-CJU-158-08
DE 03 DE NOVIEMBRE DE 2008

198º, 149º y 10º

En cumplimiento de lo establecido en los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 38.215, de fecha 23 de junio de 2005; reimpresa por error material del ente emisor en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 38.226, de fecha 12 de julio de 2005, en ejercicio de las atribuciones que confiere los numerales 3 y 5 del artículo 7 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 38.333, de fecha 12 de diciembre de 2005, este Despacho,

Dicta,

La siguiente:

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 21 (RAV 21) PROCEDIMIENTOS PARA LA CERTIFICACIÓN DE PRODUCTOS Y PARTES.

CAPÍTULO A

GENERALIDADES

SECCIÓN 21.1. APLICABILIDAD:

(a) La presente Regulación establece:

(1) Los requerimientos referidos a los procedimientos para:

- (i) Solicitud y emisión de convalidación de certificados de tipo emitidos por las autoridades aeronáuticas de Estados de diseño signatarios del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.
- (ii) Solicitud y emisión de convalidación de certificados de tipo suplementarios emitidos por las autoridades aeronáuticas de Estado de diseño signatario del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional.
- (iii) Solicitud y emisión de aprobaciones de campo emitidas por la Autoridad Aeronáutica.
- (iv) Solicitud y emisión de Certificados de aeronavegabilidad y aprobaciones de aeronavegabilidad para exportación.
- (v) Aceptación de materiales, partes y componentes (PMA).
- (vi) Aceptación de autorizaciones de orden técnica estándar (TSO).
- (vii) Solicitud y emisión de autorizaciones a Organizaciones de

especies, cantidad y ubicación de los animales vivos que haya a bordo y de cualquier acción necesaria, es decir, temperatura del compartimiento o la ventilación de acuerdo a un rango óptimo para cada tipo de animal, especificado en la Sección 113.10

SECCIÓN 113.10 TABLA DE RANGOS ACEPTABLES DE TEMPERATURA PARA ANIMALES VIVOS

TIPO DE ANIMAL	MINIMO °C - (°F)	MÁXIMO °C - (°F)
Gato	7 (45)	24 (75)
Perro	10 (50)	27 (80)
Conejo	10 (50)	21 (70)
Becerras	12 (54)	25 (77)
Ganado	18 (64)	25 (77)
Cabra	10 (50)	25 (77)
Caballo	10 (50)	19 (66)
Cerdo	16 (61)	22 (72)
Ovejas	8 (46)	20 (68)
Polluelo (un día)	14 (57)	23 (73)
Pollo	0 (32)	21 (70)
Pato	10 (50)	29 (84)
Ganso	10 (50)	29 (84)
Pavo	5 (41)	19 (66)
Primate (adulto)	21 (70)	32 (90)
Primate (joven)	27 (81)	29 (84)

Las temperaturas mínimas y máximas, varían con la edad, raza, tipo de suelo, velocidad de crucero, densidad de apilamiento, toma de energía, nivel de productividad, humedad relativa y nivel de humedad de la piel. El rango de temperatura óptima depende también del grado de aclimatación.

SECCIÓN 113.11 DOCUMENTACIÓN

- (a) Para el transporte de animales vivos por vía aérea deberá de completarse como mínimo la siguiente documentación:
- Guía aérea.
 - Certificado del expedidor.
 - Permiso de importación o exportación.
 - Certificado de salud sanitaria del país de origen.
 - Certificado de vacuna contra la rabia.
 - Tarjeta de vacunación colocada en el caso de ser mascota, el animal a transportar.
- (b) El expedidor o agente autorizado es el responsable de completar y presentar la correspondiente documentación y certificación para el transporte de animales vivos en cada uno de los envíos.
- (c) Cuando los animales vivos sean transportados como equipaje, se, requerirá lo siguiente:
- Certificado de Salud expedido por un médico Veterinario colegiado.
 - Certificado de vacuna contra la rabia.
 - Tarjeta de vacunas aplicadas al animal.
 - Certificado de inspección zoonosanitaria expedido en el Aeropuerto Internacional de Maiquetía en la oficina del INSAI.
- (d) Toda documentación para el transporte doméstico de animales vivos deberá registrarse en idioma español y en los casos de exportación, en idioma inglés. Los animales vivos no serán registrados en la misma guía aérea donde se han incluidos otras mercancías.
- (e) El explotador de aeronaves será el responsable de notificar al piloto al mando sobre las especies, ubicación y cantidad de toda carga de animales vivos a bordo de la aeronave, según lo establecido en la Sección 113.9. Para el transporte de animales vivos deberán completarse, cuando sean requeridos, los documentos y certificaciones establecidos por el Instituto

Nacional De Salud Agrícola Integral (INSAI) y la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES).

- (f) Para transportar animales vivos (mascotas) como equipaje acompañado con destino a la Unión Europea, además de los requisitos establecidos en esta Regulación, el transportista aéreo debe exigir:

- Certificado de Salud.
- Certificado de colocación del Microchip.
- Prueba de Anticuerpos Neutralizantes de la Antirrábica.
- Certificado de Inspección Zoonosanitaria para Mascotas (perros o gatos) certificado que se entrega en la oficina del INSAI del Aeropuerto Internacional.

- (g) El expedidor será responsable de suministrar todas las declaraciones sanitarias y permisos requeridos por las autoridades nacionales del país de exportación, tránsito e importación. Cuando tales documentos son enviados, en el embarque deben adosarse a la guía aérea y de ser requerido, un duplicado de tales documentos podrá ser adosado a la parte exterior del contenedor del animal para facilitar los procesos de manejo aduanero y sanitario.

SECCIÓN 113.12 DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Las normas establecidas en la presente Regulación se aplicaran con preferencia, sin perjuicio de lo dispuesto en otras normas que regulan la materia.

SEGUNDA: Todo lo no previsto en esta Regulación Aeronáutica Venezolana y que tenga relación con I, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica.

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

Comuníquese y Publíquese
Por el Ejecutivo Nacional,

Lic. José Luis Martínez Bravo
Presidente del INAC
Según Decreto N° 5.909 del 04-03-08
Publicado en Gaceta Oficial de la
República Bolivariana de Venezuela
N° 38.883 del 04-03-08

COMISIÓN CENTRAL DE PLANIFICACIÓN INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL

PROVIDENCIA N° PRE-CJU- 162-08
03 DE NOVIEMBRE DE 2008
198°; 149° y 10°

En cumplimiento de lo establecido en los artículos 5 y 9 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.215, de fecha 23 de Junio de 2005; reimpresa por error material del ente emisor en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.226, de fecha 12 de Julio de 2005, en ejercicio de las atribuciones que confiere los numerales 5 y 3 del artículo 7 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, este Despacho.

Dicta

La siguiente,

REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 279
(RAV 279)

SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

CAPITULO A

SECCIÓN 279.1 APLICABILIDAD

La presente Regulación, se aplica al Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento del la Autoridad Aeronáutica establecido

conforme a la Ley de Aeronáutica Civil, a los fines de garantizar el cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente, así como, las normas y métodos recomendados por Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela y orientado a la correcta prestación del Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento.

SECCIÓN 279.2 DEFINICIONES

Para el propósito de la presente Regulación, se define:

ACCIDENTE. Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado.

ACTUACIÓN HUMANA. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

ACUERDOS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA. Son los acuerdos aprobados por el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), normalmente a propuesta de las reuniones regionales de navegación aérea.

AEROAMBULANCIA. Aeronave configurada con los equipos y el personal necesario destinado al transporte de pacientes o lesionados.

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

AERÓDROMO CONTROLADO. Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito del aeródromo.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA. Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

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

AERONAVE EXTRAVIADA. Toda Aeronave que se haya desviado considerablemente de la derrota o que haya notificado que desconoce su posición.

AEROPUERTO INTERNACIONAL. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, 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 u/o sanitaria, y procedimientos similares.

AEROVÍA. Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor.

ALERFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

ALTITUD. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MSL).

ALTURA. Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

ÁREA DE ATERRIZAJE. Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

ÁREA DE BÚSQUEDA. Área determinada por el planificador de la búsqueda en la que se ha de realizar esta.

ÁREA DE CONTROL. Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

BASE DE DATOS. Uno o varios archivos de datos estructurados de manera que pueden extraerse datos de los archivos para aplicaciones apropiadas y actualizarlos.

BRIGADA DE SALVAMENTO. Unidad compuesta por personal competente y dotado de equipo apropiado, para ejecutar con rapidez la búsqueda y salvamento.

BÚSQUEDA. Operación coordinada normalmente por un centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento, en la que se utilizan el personal y las instalaciones disponibles para localizar a personas en peligros.

CENTRO DE CONTROL DE ÁREA. (ACC) Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

CENTRO DE CONTROL DE MISIÓN. (MCC) Dependencia establecida que administra el Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT, que recibe y procesa los mensajes de alerta, procedentes de terminales locales de usuario u otros centros de control de misiones y los distribuye entre los centros los coordinadores de salvamento apropiado u otros puntos de contacto de búsqueda y salvamento.

CENTRO DE INFORMACIÓN DE VUELO. Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO. (RCC) Dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

CENTRO DE COMUNICACIONES. Estación fija aeronáutica que retransmite tráfico de telecomunicaciones de otras o a otras estaciones fijas aeronáuticas conectadas directamente con ella.

CENTRO DE COMUNICACIONES AFTN. Estación de la AFTN cuya función primaria es la retransmisión de tráfico AFTN de otras o a otras estaciones AFTN conectadas con ella.

CENTRO DE CONTROL DEL OPERADOR (OCC). Equipo perteneciente al Segmento Terrestre del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT, destinado a recibir la información relativa a las radiobalizas activas y retransmitirla al interfaz del operador para procesarla y enviarla al RCC responsable de atender el Caso.

COORDINADOR DE MISIÓN SAR (SMC). Es el Oficial SAR encargado de realizar las Coordinaciones de las Operaciones SAR, durante una misión de búsqueda y Salvamento.

COSPAS-SARSAT. organización de carácter humanitario e internacional para la búsqueda y salvamento de personas en peligro, que utiliza un sistema de satélites para detectar y localizar las señales emitidas por las radiobalizas de emergencia instaladas en las embarcaciones, las aeronaves o transportadas por personas en caso de siniestros.

DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

DETRESFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

ESTACION AFTN. Estación que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas (AFTN) y que funciona como tal bajo la autoridad o control de un Estado.

ELT. Transmisor localizador de emergencias, instalado a bordo de aeronaves, frecuencias 406 Mhz, 243 Mhz o 121.5 Mhz.

EPIRB. Radiofaro indicador de posición de emergencia utilizado en la actividad marítima, a bordo de buques, frecuencias 121.5 Mhz, 243 Mhz o 406 Mhz.

FASE DE EMERGENCIA. Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta y fase de peligro.

FASE DE INCERTIDUMBRE. Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE PELIGRO. Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

GEOLUT. Antena Terminal de usuario local receptora de la información de radiobalizas activas provenientes del Sistema de Satélites geoestacionarios (Geosar)

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, dotado de instalaciones y equipos con capacidad para proporcionar servicios de bomberos, combustible, mantenimiento, información Aeronáutica así como el tránsito de pasajeros, carga y corre.

HELIPUNTO. Área destinada a ser utilizada, total o parcialmente para la llegada, la salida de helicópteros. no cuenta con la prestación de los servicios.

INCERFA. Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

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

INSTALACIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. Todo recurso móvil, comprendidas las brigadas de búsqueda y salvamento designadas a las que se recurre para efectuar operaciones de búsqueda y salvamento.

INTERFAZ DEL OPERADOR. Equipo perteneciente al segmento terrestre del Sistema de alerta Satelital COSPAS-SARSAT,

destinado a procesar la información de radiobalizas activas (ELT, EPIRB, PLB), a su RCC correspondiente.

LEOLUT. Antena Terminal de usuario local receptora de la información de radiobalizas activas provenientes del Sistema de Satélites cuasi polares (Leosar)

OFICINA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. Oficina adscrita a la Autoridad Aeronáutica, que se encarga de prestar los servicios de Navegación Aérea, correspondiente a la búsqueda, asistencia y salvamento, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil.

ORGANIZACIÓN NO GUBERNAMENTAL. (ONG). Organismo de carácter privado con capacidad operacional o administrativa en el área de Búsqueda y Salvamento que presta apoyo a la Oficina SAR en las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

PILOTO AL MANDO. Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

PISTA. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

PLB. Baliza personal de emergencia, utilizada en forma personal. Esta baliza también es designada como terrestre, se utiliza normalmente en tierra con la frecuencia 121,5 Mhz, 243 Mhz o 406 Mhz.

PUESTO DE ALERTA. Dependencia destinada a recibir información del público en general con respecto a las aeronaves en emergencia y a remitir información al centro coordinador de salvamento correspondiente.

REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. Área de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

SALVAMENTO. Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles asistencia médica inicial y de otro tipo además de transportarlas a un lugar seguro.

SARSAT. Localización por satélite para búsqueda y salvamento.

SARMASTER. Equipo computarizado perteneciente al Segmento Terrestre del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT, que provee a los RCC información referente a radiobalizas, tanto aérea, marítimas o personales, mediante gráficos y textos de información SAR.

SERVICIO DE ALERTA. Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO. Desempeño de las funciones de Supervisión, Comunicación, Coordinación y Planificación en una situación de peligro, incluida la provisión de asesoramiento médico, asistencia médica inicial o evacuación médica, mediante la utilización de recursos públicos y privados, tales como aeronaves, buques y otras embarcaciones e instalaciones que colaboren en las operaciones

SERVICIO DE TRÁNSITO AÉREO. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo.

SUBCENTRO DE SALVAMENTO. Dependencia subordinada a un centro coordinador de salvamento, cuya función es la ejecución de las operaciones SAR en un Caso de Búsqueda y Salvamento, dentro de una subregión SAR.

UNIDADES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO (SRU). Son las brigadas de SAR, asignadas y coordinadas por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), para realizar las operaciones de Búsqueda y Salvamento guante un caso SAR, dotadas de personal equipos y medios de transporte.

Sección 279.3 GENERALIDADES.

- (a) La República Bolivariana de Venezuela, por intermedio de la Comisión Central de Planificación a través, la Autoridad Aeronáutica, dispondrá de los recursos materiales y del capital humano necesario para establecer y prestar prontamente los Servicios de Búsqueda, Asistencia y Salvamento Aeronáutico (SAR), conforme a lo establecido en el Anexo 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional.
- (b) La Gerencia General de los Servicios a la Navegación Aérea de la Autoridad Aeronáutica, es la encargada de prestar el servicio de búsqueda, asistencia y salvamento a través de la Oficina de Búsqueda y Salvamento por medio del SAR.

- (c) La República Bolivariana de Venezuela, presta de forma individual o en cooperación con otros Estados durante las 24 horas del día, los 365 días del año el servicio de búsqueda, asistencia, y salvamento Aeronáutico dentro de su territorio.
- (d) El Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento, se prestan en todo el territorio Nacional donde la República Bolivariana de Venezuela ejerce su soberanía, así como en todos los espacios acuáticos e insulares, en base a los acuerdos regionales de navegación aérea en materia de Búsqueda y Salvamento, según lo establecido en el Anexo 12 la Convenio de Aviación Civil Internacional.
- (e) El Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento es una responsabilidad compartida entre la Autoridad Aeronáutica y los Usuarios de la Comunidad Aeronáutica, al responsabilizarse el Estado en prestar un servicio de calidad, oportuno y permanente, y los Usuarios al cumplir lo establecido en cuanto a requisitos de aeronavegabilidad y tránsito aéreo.
- (f) El Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento, es una responsabilidad compartida entre la Autoridad Aeronáutica y los Usuarios de la Comunidad Aeronáutica, al responsabilizarse el Estado en prestar un servicio de Búsqueda Satelital (COSPAS-SARSAT) de calidad, oportuno y permanente, dentro de la vigencia del acuerdo internacional, y los Usuarios al cumplir lo establecido en cuanto a suministrar a la Autoridad Aeronáutica, la información completa y actualizada de la Radiobaliza de emergencia empleadas en cada aeronave. Asimismo se efectuarán las coordinaciones con la Autoridad Aeronáutica las operaciones necesarias con los organismos y dependencias involucrados en el sistema para la creación de la base de datos.
- (g) La Misión del SAR es: Garantizar un servicio de búsqueda, asistencia, y salvamento de calidad, oportuno y permanente, dentro de la región de Búsqueda y Salvamento, en cumplimiento de los convenios internacionales suscritos por el Estado venezolano.

Sección 279.4 FUNCIONES DEL SAR

- (a) Coordinar con organismos gubernamentales y no gubernamentales, nacionales e internacionales, su participación en un caso SAR de acuerdo a la inherencia de sus funciones.
- (b) Mantener actualizado el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, así como las Normas y Procedimientos SAR de la Autoridad Aeronáutica, en concordancia con el marco jurídico nacional vigente y los lineamientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la elaboración de los mismos.
- (c) Velar por que el personal bajo su responsabilidad se encuentre, capacitado y entrenado para el cumplimiento de sus funciones.
- (d) Velar por que el personal bajo su responsabilidad se encuentre, debidamente certificado y habilitado.
- (e) Administrar por medio del Centro de Control de Misión (MCC), la información del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT, a fin de garantizar un servicio de búsqueda, asistencia y salvamento de calidad, oportuno y permanente, mediante la utilización de los equipos del segmento terrestre de dicho sistema, distribuidos en el Territorio Nacional en concordancia al Plan Nacional SAR. la información recibida, será transmitida al ente competente, de acuerdo a su ámbito de responsabilidad (Aéreo, Marítimo o Terrestre).
- (f) Establecer las coordinaciones necesarias con los Centro de Control de Misión (MCC) de otros Estados, afiliados al Sistema COSPAS-SARSAT, para el intercambio de la información relacionada con el funcionamiento operacional del sistema.
- (g) Transmitir, previo acuerdo con otros Estados que sean Puntos de Contacto (SPOC) del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT de Venezuela, la información de dicho sistema que sea de interés para ese Estado, en función de su ubicación geográfica.
- (h) Coordinar y ejecutar por medio del Centro Coordinador de Salvamento (RCC), las acciones necesarias para desarrollar todas las etapas de un caso SAR, a fin de garantizar un servicio

de asistencia, búsqueda y salvamento de calidad, oportuno y permanente.

- (i) Efectuar operaciones de transporte aéreo, búsqueda y salvamento, a través, de la Dependencia de Operaciones Aéreas, a fin de prestar un eficiente y oportuno Servicio SAR, así como también apoyar a instituciones públicas. Este apoyo debe estar autorizado por la autoridad aeronáutica.
- (j) Desarrollar programas efectivos de mantenimiento organizacional y de campo, y ejercer las actividades logísticas necesarias para lograr un mayor número de aeronaves y equipos de apoyo disponible.
- (k) Elaborar y ejecutar los programas de seguridad aérea y seguridad e higiene industrial.
- (l) Minimizar el riesgo durante las operaciones de Búsqueda y Salvamento.
- (m) Reducir el tiempo invertido en la búsqueda de personas en situación de peligro utilizando la tecnología, investigación y desarrollo, educación, reglamentación y observación de las leyes.
- (n) Fortalecer la cooperación entre las autoridades SAR marítimas y aeronáuticas.
- (o) Designará en conjunto con la Autoridad Aeronáutica, la persona encargada de proporcionar la información Oficial del Caso de Búsqueda y Salvamento en progreso.

CAPITULO B

ORGANIZACIÓN

El SAR de la Autoridad Aeronáutica es el responsable de atender las Misiones de Búsqueda, Asistencia y Salvamento, dentro de la Región de Búsqueda y Salvamento, definida por los límites de la FIR Maiquetía, de acuerdo a los procedimientos existentes para atender las Fases de Emergencia y Etapas de un Caso SAR, establecidos en el Anexo 12 al Convenio de Aviación Civil Internacional y el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR) respectivamente.

SECCIÓN 279.5 TIPOS DE MISIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

- (a) Los tipos de misiones SAR se determinarán por las características del objeto a buscar según lo siguiente:
 - (1) Misión aérea: Se determinará una misión como aérea, cuando el objeto de la búsqueda sea una aeronave y las personas que se encontraban en ellas o el salvamento de personas víctimas de accidentes aéreos indistintamente el escenario donde haya ocurrido el hecho. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a través de la Oficina de Búsqueda y Salvamento será el organismo rector en este tipo de misión.
 - (2) Misión marítima. Se determinará una misión como marítima cuando el objeto de la búsqueda sea una embarcación, personas que se transportaban en ellas, o ambas, y el salvamento de personas víctimas de accidentes en el mar. El Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) será el organismo rector en este tipo de misión y delegará en la dependencia a que bien tenga designar para tal función. El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a través de la Oficina de Búsqueda y Salvamento actuara como organismo concurrente a solicitud del INEA o Comando de Guarda Costas.
 - (3) Misiones Misceláneas: Se determinará que una función es miscelánea cuando el objetivo de la búsqueda no obedezca a ningún de los nombrados en los literales (a) y (b) o el salvamento de personas que no eran transportados en aeronaves o embarcaciones. El organismo rector lo definirá el estatuto legal vigente en el ordenamiento jurídico de la nación y el Instituto Nacional de Aeronáutica Civil a través de la Oficina de Búsqueda y Salvamento participara como organismo concurrente a solicitud del organismo rector.

Sección 279.6 FASES DE EMERGENCIA

- (a) Las dependencias de los servicios de tránsito aéreo notificarán inmediatamente a los centros Coordinadores de Salvamento que consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia en conformidad con lo siguiente:
 - (1) Fase de Incertidumbre o Incerfa
 - (i) Cuando no se haya recibido ninguna comunicación de la aeronave dentro de los 30 minutos siguientes a la hora en que debería haberse recibido de ella una comunicación, o siguientes al momento en que por primera vez se trató infructuosamente, de establecer comunicación con dicha aeronave, lo primero que suceda o
 - (ii) Cuando la aeronave no llegue dentro de los 30 minutos siguientes a la hora prevista de llegada últimamente anunciada por ella, o a la calculada por las dependencias, la que las dos resulte más tarde, A menos que no existan dudas acerca de la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.
 - (2) Fase de alerta o Alerfa
 - (i) Cuando, transcurrida la fase de incertidumbre, en las averiguaciones hechas de otras fuentes pertinentes, no se consigan noticias de la aeronave; o
 - (ii) Cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje y no se haya podido restablecer la comunicación con la aeronave; o
 - (iii) Cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso,
 - (iv) A menos que haya indicios favorables en cuanto a la seguridad de la aeronave y de sus componentes; o cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita.
 - (3) Fase de peligro o Detresfa.
 - (i) Cuando, transcurrida la fase de alerta, las nuevas tentativas infructuosas para establecer comunicación con la aeronave y cuando más extensa comunicaciones de indagación, también infructuosas, hagan suponer que la aeronave se halla en peligro.
 - (ii) Cuando se considere que se ha agotado el combustible que la aeronave lleva a bordo, o que es insuficiente para permitirle llegar a lugar seguro; o
 - (iii) Cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave son anormales hasta el extremo de que se crea probable un aterrizaje forzoso; o
 - (iv) Cuando se reciban informes o se presuma que la aeronave está a punto de hacer un aterrizaje forzoso o que lo ha efectuado ya, a menos que se tenga la certeza de que la aeronave y sus ocupantes no se ven amenazados por ningún peligro grave ni inminente y de que no necesitan ayuda inmediata.
- (4) La notificación contendrá la información siguiente conforme se disponga de ella, en el orden indicado:
 - (iii) INCERFA, ALERFA O DETRESFA, según corresponda a la fase de emergencia;
 - (iv) Servicio y persona que llama;
 - (v) Clase de emergencia,
 - (vi) Información apropiada contenida en el plan de vuelo;
 - (vii) Dependencia que estableció la última comunicación, hora y medio utilizado
 - (viii) Último mensaje de posición y cómo se determinó ésta;

- (ix) Colores y marcas distintivas de la aeronave;
 - (x) Mercancías peligrosas transportadas como carga;
 - (xi) Toda medida tomada por la dependencia que hace la notificación y
 - (xii) Demás observaciones pertinentes.
- (5) Las principales acciones a realizar por La Oficina de Búsqueda y Salvamento, por medio del Centro Coordinador de Salvamento y los Subcentros SAR, durante las Fases de Emergencia para atender un caso SAR, se establecen en los procedimientos de la Autoridad Aeronáutica, en Materia de Búsqueda y Salvamento.

SECCIÓN 279.7 ETAPAS DE UN CASO SAR.

- (a) Primera Etapa: Notificación Inicial; aquella que se recibe a través de los servicios ATS, por el Centro de Control de Misión del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT y por vía de excepción, aquella que se origina mediante notificación de terceras personas u organismos involucrados en una emergencia.
- (b) Acción Inicial: Se divide en dos partes:
 - (1). PRECOM: Comunicaciones previas, ejecutadas o coordinadas principalmente por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC).
 - (2). EXCOM: Comunicaciones extendidas, ejecutadas o coordinadas por el Centro Coordinador de Salvamento (RCC).
- (c) Planificación: Etapa referida al análisis de la información obtenida en la etapa anterior y su proyección para efectos de búsqueda, asistencia y Salvamento de medios Aéreos o marítimos y sobrevivientes involucrados en la emergencia.
- (d) Operación: Coordinación de actividades realizadas con fines de ejecutar la planificación diseñada para la búsqueda, asistencia y salvamento de actividades.
- (e) Conclusión de la misión: Son todas aquellas actividades ejecutadas con miras a la culminación de una actividad SAR.

SECCIÓN 279.8 SERVICIOS DE ASISTENCIA.

- (a) La Oficina de Búsqueda y Salvamento presta servicio de asistencia a aquellas personas o instituciones que así lo requieran, sin menoscabo de la Autoridad Aeronáutica y ejecución de operaciones de búsqueda y salvamento de medios aeronáuticos o marítimos.
- (b) Se entiende como servicio de asistencia:
 - (1) Traslados aeromédicos.
 - (2) Atención de emergencias primarias en apoyo a organismos rectores.
 - (3) Apoyo a organismos de respuesta secundaria en situaciones de desastres.
 - (4) Entrenamiento, capacitación e instrucción.
- (c) La Oficina de Búsqueda y Salvamento se activa para la atención de emergencias primarias y apoyo a organismos de respuesta secundaria en situaciones de desastres según lo establecido en su manual de normas y procedimientos.

SECCIÓN 279. 9 REGIÓN DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

- (a) La región de búsqueda y salvamento de la República Bolivariana de Venezuela esta comprendida por la región de información de vuelo (FIR – MAIQUETÍA).
- (b) La región de búsqueda y salvamento de la República Bolivariana de Venezuela estará subdividida geográficamente en subregiones SAR, que son: Occidental, Central, Nor-Oriental, Sur-Oriental y Amazonas. Los estados que conforman las subregiones SAR, así como los Subcentros asignados para la atención de casos SAR en las mismas, están definidas en el apéndice A de esta regulación.

- (c) El área de Búsqueda y Salvamento esta comprendido dentro de las coordenadas del Siguiete Polígono correspondiente al FIR Maiquetía:
 - (1) 11°52'00"N/71°20'00"W A 12°00'00"N/71°00'00"W
 - (2) 12°30'00"N/71°25'00"W A 12°30'00"N/70°30'00"W
 - (3) 11°24'00"N/67°58'00"W A 15°41'00"N/67°04'00"W
 - (4) 15°00'00"N/65°00'00"W A 11°00'00"N/62°30'00"W
 - (5) 10°44'00"N/61°47'00"W A 10°05'06"N/62°03'28"W
 - (6) 09°59'23"N/61°55'40"W A 09°59'23"N/61°27'57"W
 - (7) 08°55'00"N/59°57'00"W
- (d) Desde esta última coordenada a lo largo de la línea del inexistente laudo de 1989 (territorio reclamado por Venezuela) hasta 05°10'00"N/60°30'00"W desde allí a lo largo de la frontera con Brasil hasta 01°11'00"N/66°50'00"W y desde allí a lo largo de la frontera con Colombia hasta 11°52'00"N/71°20'00"W"

SECCION 279.10 ESTRUCTURA DEL SAR

- (a) La Autoridad Aeronáutica presta el Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento por medio del SAR, el cual esta adscrito a la Gerencia General de los Servicios a la Navegación Aérea, la cual se divide en tres dependencias:
 - (1) División Centro de Control de Misión (MCC)
 - (2) División Centro Coordinador de Salvamento (RCC)
 - (3) División de Operaciones Aéreas.

SECCIÓN 279. 11 DIVISIÓN CENTRO DE CONTROL DE MISIÓN (MCC)

- (a) El Centro de Control de Misión (MCC) es el encargado por parte de la Oficina de Búsqueda y Salvamento de la Autoridad Aeronáutica, de administrar y operar el Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT en la República Bolivariana de Venezuela. Manejando así, la información y coordinando con la Autoridad Aeronáutica las acciones relacionadas con la atención a la activación de las señales de radiobalizas ELT, EPIRB, PLB y su respectiva transferencia una vez procesada, a la autoridad competente como lo son: RCC aéreo, RCC marítimo, Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres y el Comando de Defensa Aérea (CODA).
- (b) El Centro de Control de Misión (MCC) utiliza, para el cumplimiento de sus funciones, el sistema satelital COSPAS-SARSAT, el cual está conformado por tres segmentos que son: Espacial, encargado de la administración del funcionamiento de los Satélites; el Terrestre: encargado de administrar los equipos instalados en el MCC y el Usuario encargado de la administración de la información de las radiobalizas ELT, EPIRB, PLB y su correspondiente Base de Datos, cuya creación, operación y actualización corresponde al MCC de Venezuela.
- (c) El MCC se regirá por las normas, procedimientos y área de servicio, establecidas en los documentos de la Secretaría del Programa COSPAS-SARSAT y los documentos y anexos de la Organización de Aviación Civil Internacional. De igual forma se regirá por las normas y procedimientos establecidas por la Autoridad Aeronáutica en materia Satelital SAR. Tiene asignado por el la Autoridad Aeronáutica el indicativo dentro de la Red AFTN SVMIZSZX, y su funcionamiento se encuentra bajo la responsabilidad de los Oficiales SAR de la Autoridad Aeronáutica.
- (d) El MCC de Venezuela tiene asignado por la Secretaría del COSPAS-SARSAT las siglas VZMCC, código 775, la Región Oeste de Distribución de Datos (WDDR), MCC Nodal Estados Unidos.
- (e) Las funciones del Centro de Control de Misión son:
 - (1) Recibir y transmitir mensajes del Interfaz del operador de los MCC nodales y de otros países afiliados al Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.

- (2) Recibir, procesar y retransmitir la información relacionada con radiobalizas aéreas, marítimas y terrestres, provenientes de los satélites del COSPAS-SARSAT.
 - (3) Transmitir información de radiobalizas al Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento del la Autoridad Aeronáutica, Centro coordinador de Salvamento Marítimo del Comando de Guarda Costas, Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres y Comando de Defensa Aérea.
 - (4) Monitorear constantemente el estado de los equipos del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.
 - (5) Realizar reporte de fallas del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.
 - (6) Proveer información en ingles a otros Centros de Control de Misión que lo requieran, pertenecientes al Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.
 - (7) Procesar y transferir a la autoridad Gubernamental Competente las interferencias en el Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.
 - (8) Realizar estadísticas de los casos atendidos por el Sistema.
 - (9) Realizar reportes para la Secretaría Mundial del Programa COSPAS-SARSAT.
 - (11) Actualizar la base de datos del Segmento Usuario (aéreo, marítimo y terrestre) del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.
 - (12) Realizar coordinaciones constantes con el RCC Aéreo del SAR/Autoridad Aeronáutica, RCC Marítimo del Comando de Guarda Costas INEA, Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres y Comando de Defensa Aérea, con la finalidad de mantener integrado y actualizado los equipos y bases de datos del Sistema COSPAS-SARSAT.
 - (13) Entrenar sistemáticamente al personal que opera y mantiene a los equipos del Sistema COSPAS-SARSAT
 - (14) Mantener actualizados las Normas y Procedimientos del MCC.
- (f) El MCC está compuesto por tres secciones que son: Estadísticas, Operaciones-Enlace y Soporte Técnico.
- (g) El MCC está ubicado a nivel nacional de la siguiente manera:
- (1) MCC Principal conformado por un Interfaz del Operador, una Consola de Control de Operador (OCC), una antena Geolut y una antena leolut ubicados en el Edificio ATC del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de de Maiquetía.
 - (2) MCC Secundario conformado por un Interfaz del Operador, una Consola de Control de Operador (OCC), una antena Geolut y una antena leolut, ubicados en el Edificio del Subcentro Caribe del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía.
 - (3) Un Sarmaster ubicadas en el RCC aéreo del SAR de la Autoridad Aeronáutica en el Edificio ATC del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía, para procesar la información correspondiente a las radiobalizas ELT.
 - (i) Un Sarmaster ubicado en el Subcentro SAR Caribe del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía.
 - (ii) Un Sarmaster ubicado en el Subcentro SAR Occidente en el Aeropuerto Internacional "la Chinita" de Maracaibo
 - (iii) Un Sarmaster ubicado en el Subcentro SAR Bolívar en el Aeropuerto General Tomás Heres de Ciudad Bolívar.
 - (iv) Un Sarmaster ubicado en el Subcentro SAR Oriente en el Aeropuerto Internacional "José Anzoátegui" de Barcelona

- (v) Un Sarmaster ubicado en el Subcentro SAR Amazonas el Aeropuerto Nacional "Cacique Aramare" de Puerto Ayacucho.
- (4) Un Sarmaster ubicado en el RCC Marítimo del Comando de Guarda Costas de la Armada venezolana, por delegación expresa del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA).
- (5) Un Sarmaster ubicado en la Dirección Nacional de protección Civil y Administración de Desastres.
- (6) Un Sarmaster ubicado en el Comando de Defensa Aérea en Fuerte Tiuna, Caracas.
- (7) Un Sarmaster Móvil.

Sección 279.12 BASE DE DATOS DE RADIOBALIZAS ELT, EPIRB, PLB.

El MCC tendrá la responsabilidad de crear y administrar la Base de Datos correspondientes a la radiobalizas del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT, en coordinación con la autoridad correspondiente según sea el caso SAR, autoridad aeronáutica la radiobalizas ELT (aeronaves), INEA radiobalizas EPIRB (embarcaciones) y Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres, las radiobalizas PLB personales, con la finalidad de conformar la Base de Datos Nacional y su correspondiente integración con la Base de Datos Mundial de la Secretaría del Programa COSPAS-SARSAT.

Sección 279.13 FRECUENCIAS DE TRABAJO DE LAS RADIOBALIZAS

Las radiobalizas analógicas (ELT, EPIRB, PLB) trabajarán en las frecuencias 121.5 Mhz, 243 Mhz correspondientes a las radiobalizas analógicas y deben emigrar a la radiobalizas digitales en frecuencia 406 Mhz, según la fecha y condiciones establecidas por la Secretaría del Programa COSPAS-SARSAT y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Sección 279.14 DIVISIÓN CENTRO COORDINADOR DE SALVAMENTO (RCC)

- (a) El Centro Coordinador de Salvamento es la dependencia del SAR encargada de realizar las comunicaciones, coordinaciones y planificaciones requeridas por las misiones de Búsqueda y Salvamento, las cuales serán ejecutadas por los Subcentros SAR adscritas a el. El funcionamiento del RCC estará bajo las responsabilidad de los Oficiales de Búsqueda y Salvamento Dentro de sus principales funciones tenemos:
- (1) Recibir y procesar información relacionada a Caso SAR en cualquiera de sus fases (Incerfa, Alerfa y Detresfa)
 - (2) Realizar todos los procedimientos relacionados con las etapas de un caso SAR: Notificación, Acción Inicial, planificación, operaciones y conclusión de la Misión SAR.
 - (3) Alertar y Activar a los subcentros SAR de Venezuela ante la confirmación de un caso SAR.
 - (4) Realizar el precom y excom de un caso SAR.
 - (5) Diseñar e implementar los patrones de Búsqueda.
 - (6) Activar a las tripulaciones de guardia SAR para un caso de Búsqueda y Salvamento.
 - (7) Monitorear las operaciones de un Caso SAR.
 - (8) Abrir expediente de los casos SAR.
 - (9) Recibir y transmitir mensajes aeronáuticos por la red AFTN.
 - (10) Realizar coordinaciones con otros entes del Estado y RCC foráneos.
 - (11) Realizar comunicaciones telefónicas y/o por radio relativas a los casos SAR.
 - (12) Procesar la información de un Caso SAR por medio del Sarmaster del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.

- (13) Realizar estadísticas de los casos atendidos por el Sistema.
 - (14) Transmitir la información de los casos SAR por medio del Sarmaster a los Subcentros SAR respectivos.
 - (15) Remitir a la Fiscalía Aeronáutica el formato "Reporte Preliminar de Casos SAR aeronáuticos".
 - (16) Ejecutar las normas y procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica para los Centros Coordinadores de Salvamentos.
 - (17) Mantener actualizados las normas y procedimientos del RCC, así como su Plan de Operaciones.
 - (18) Designa en conjunto con el Jefe de la Oficina SAR el Coordinador de Misión SAR en una Misión de Búsqueda, asistencia y Salvamento.
 - (19) El Centro Coordinador de Misión es el encargado de solicitar la grabación del vuelo de la aeronave en emergencia.
- (b) El Centro Coordinador de Búsqueda, Asistencia y Salvamento (RCC) estará conformado por los siguientes Subcentros SAR (RSC):
- (1) Subcentro Caribe ubicado en el Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía.
 - (2) Subcentro Occidente ubicado en el Aeropuerto Internacional de la Chinita en la ciudad de Maracaibo.
 - (3) Subcentro Bolívar ubicado en el Aeropuerto General Tomás Heres de Ciudad Bolívar.
 - (4) Subcentro Amazonas ubicado en el Aeropuerto Nacional Cacique Aramare en la ciudad de Puerto Ayacucho.
 - (5) Subcentro Oriente ubicado en el Aeropuerto Internacional José Antonio Anzoátegui en la ciudad de Barcelona.

Sección 279. 12 FUNCIONES DE LOS SUBCENTROS SAR

- (a) Ejecutar la planificación proporcionada por el Centro Coordinador de Salvamento referidas a las acciones a realizar para atender una caso de Búsqueda y Salvamento.
- (b) Programar y ejecutar ejercicios de entrenamiento para el personal SAR que forma parte del Subcentros SAR.
- (c) Proporcionar mantenimiento preventivo a los equipos de los Subcentros SAR.
- (d) Diseñar planes de operaciones SAR.
- (e) Ejecutar las acciones establecidas por las normas y los procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, para los Subcentros SAR.
- (f) Actualizar las normas y procedimientos del Subcentro SAR.
- (g) Procesar constantemente la información de casos SAR recibidas por los Sarmaster del Sistema de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT.

SECCIÓN 279. 16 DIVISIÓN DE OPERACIONES AÉREAS.

- (a) La División de Operaciones Aéreas es la Dependencia de la Oficina de Búsqueda y Salvamento, encargada de coordinar y ejecutar todas las operaciones aéreas de un caso SAR. Está ubicada en la Base Aérea Generalísimo Francisco de Miranda en la Carlota, Caracas, está conformada por dos departamentos: un Departamento de Pilotos y uno de mantenimiento, en donde funciona la Plataforma de Aeronaves. El desempeño de las funciones de la División de Operaciones Aéreas esta bajo la responsabilidad de los Pilotos SAR, Oficiales SAR y Técnicos en Mantenimiento Aeronáutico.
- (b) La División de Operaciones Aéreas tendrá como funciones las siguientes:

- (1) Establecer la normativa, programar y ejecutar el entrenamiento del personal a su cargo a objeto de lograr su eficiencia operativa.
- (2) Ejecutar los programas de seguridad aérea establecidos por las normativas legales que rigen el sector aeronáutico nacional.
- (3) Ejecutar programas de adiestramiento y capacitación de recurso humano de acuerdo a su especialidad laboral.
- (4) Velar por la protección del personal, material, equipos e instalaciones de la División de Operaciones Aéreas.
- (5) Coordinar y ejecutar las operaciones aéreas de un caso SAR.
- (6) Ejecutar los procedimientos establecidos por la Autoridad Aeronáutica, referentes a la coordinación y ejecución de las Operaciones aéreas.
- (7) Mantener actualizado las normas y procedimientos de su competencia en la Oficina de Búsqueda y Salvamento.
- (8) Coordinará las inspecciones y la adquisición de los Insumos correspondientes a las aeronaves que conformen su Plataforma de mantenimiento.

SECCIÓN 279. 17 DEPARTAMENTO DE OPERACIONES AÉREAS.

- (a) El Departamento de Operaciones Aéreas de la Oficina de Búsqueda y Salvamento se encargará de todo lo relacionado a:
 - (1) Control del personal de pilotos de aeronaves Ala fija y Ala rotatoria de la Oficina de Búsqueda y Salvamento.
 - (2) Coordinación de cursos de mejoramiento profesional del cuerpo de los pilotos de aeronaves de Ala fija y Ala rotativa, así como de los técnicos en mantenimiento aeronáutico.
 - (3) Mantener control sobre el entrenamiento de las misiones SAR, en los escenarios de la FIR- MAIQUETÍA.
 - (4) Mantener y llevar registro de las aeronaves adscritas al Servicio SAR.
 - (5) Conjuntamente con el Departamento de mantenimiento, llevar registro de las operaciones aéreas que se efectúen, tiempos de los servicios y operaciones a realizar por las aeronaves, las cuales se harán Mensual, Trimestral y Anualmente.
 - (6) Registro y contabilidad del combustible a utilizar y el utilizado en las operaciones aéreas, los cuales se harán Mensual, Trimestral y Anualmente.
 - (7) Conjuntamente con el RCC y la Oficina SAR planificar misiones de entrenamientos, tanto para Oficiales SAR al igual que para las tripulaciones.
 - (8) Las unidades aéreas en rutas desde y hacia la escena o área de búsqueda, se encuentran bajo el control operacional de las operaciones aéreas SAR, por lo tanto el comandante de la aeronave deberá:
 - (i) Mantener comunicación constante con la jefatura o quien se encuentre en su lugar para el momento.
 - (ii) En caso de avistar sobrevivientes o la aeronave siniestrada, deberá de inmediato remitir tanto a la División Operaciones Aéreas como al Centro Coordinador de Salvamento (RCC), un reporte contentivo de los siguientes elementos:
 - (A) Hora del avistamiento
 - (B) Posición geográfica (Coordenadas)
 - (C) Condiciones meteorológicas reinantes en el sector
 - (D) Cantidad de combustible de la aeronave SAR.

- (E) Condición física de los sobrevivientes, en caso de hallarse.
- (F) Tipos de equipos de emergencia utilizado o no por los sobrevivientes, (en el mar) chalecos, botes etc.
- (G) En caso de ser posible y de acuerdo a la cantidad de combustible para el momento, orbitar manteniendo a la vista a la aeronave, naves y sobrevivientes.
- (H) Lanzar desde el aire a los sobrevivientes, los equipos de supervivencia apropiados y disponibles, reportar si se detecta algún tipo de señal, ya sea de radio, luz, humo, bengalas o de cualquier otro tipo.
- (I) Descripción detallada del lugar del avistamiento.
- (J) Si el avistamiento es en el mar, se tratará de dirigir desde el aire a las embarcaciones hasta el sitio del siniestro y comunicarse con cualquier embarcación o aeronave por las frecuencias correspondientes (aéreas o marinas) para pedir su colaboración.

(9) La Jefatura de Operaciones Aéreas mantendrá estrecho contacto operacional con el RCC en todo lo relacionado a apoyo, planificación y operación en todo momento, en las tareas de búsqueda y salvamento.

(10) La Jefatura de Operaciones Aéreas deberá coordinar con la Jefatura del Servicio de Búsqueda, Asistencia y Salvamento y con el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), el tipo de rescate a ser adoptado.

(11) Operaciones aéreas en conjunto con la tripulación de las aeronaves de búsqueda, planificarán, los patrones de vuelo, altitudes a volar, velocidades, tiempo de operaciones por aeronave, etc.

(12) Operaciones Aéreas designará las aeronaves de búsqueda para cada área.

(13) Todas las aeronaves que participan en una misión de Búsqueda, Asistencia y Salvamento, estarán bajo control y autorización de la Autoridad Aeronáutica, por medio de la Oficina de Búsqueda y Salvamento. De igual forma, todas las aeronaves que no estén participando activamente en la Misión SAR, en caso de requerir acceso al área de búsqueda, deben solicitar a la Autoridad Aeronáutica, el permiso para acceder al área de Búsqueda del caso SAR en progreso.

SECCIÓN 279.18 DEPARTAMENTO DE MANTENIMIENTO.

- (a) El departamento de mantenimiento asegurará un efectivo apoyo de mantenimiento organizacional y de campo, efectuado por un personal capacitado, entrenado y certificado para ello, para mantener operativos los diferentes sistemas de las Aeronaves adscritos a la División de Operaciones Aéreas, y ejercer las actividades logísticas necesarias para lograr un mayor número de aeronaves y equipos de apoyo disponible.
- (b) El departamento de mantenimiento estará conformado por las siguientes secciones:
 - (1) Sección de control de calidad: se encarga de administrar estándares efectivos de "Calidad de Mantenimiento". Programar, coordinar y supervisar procedimientos y normativas a seguir en las actividades de mantenimiento de las aeronaves asignadas a la Sección con el fin de asesorar al Jefe del Departamento de Mantenimiento, en todo lo relacionado con el cumplimiento de la misión asignada.
 - (2) Sección de planes: Llevar el control de todas las programaciones y actividades de mantenimiento aeronáutico que ejecutan las unidades de trabajo adscritas al Departamento de Mantenimiento con el fin

de asesorar al Jefe de la Sección, en todo lo relacionado con el cumplimiento de la misión asignada.

(3) Sección técnica: se encarga de programar y ejecutar las actividades de mantenimiento a fin de satisfacer los requerimientos de las unidades de vuelo. la sección técnica está conformada por las siguientes plataformas de trabajo:

- (i) Plataforma de ala fija: es el taller, equipos, personal calificado y certificado que ejecutan las actividades de mantenimiento relacionadas con aviones.
- (ii) Plataforma de ala rotatoria: es el taller, equipos, personal calificado y certificado que ejecutan la actividad de mantenimiento relacionadas con helicópteros.
- (iii) Plataforma de aviónica y electricidad: es el taller, equipos, personal calificado y certificado que ejecutan las actividades de mantenimiento relacionadas con aviones y helicópteros.

(4) Sección de abastecimiento: Controlar, la entrega y salida de repuestos y material, custodiar la existencia de estos, el parque de equipos y herramientas especiales, la literatura técnica a utilizarse en las actividades de mantenimiento y fines didácticos, que ejecutan las unidades de trabajo adscritas al Departamento de Mantenimiento con el fin de asesorar al Jefe, en todo lo relacionado con el cumplimiento de la misión asignada.

SECCIÓN 279.19 COMUNICACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.

(a) La Oficina de Búsqueda y Salvamento, establecerá como frecuencia de trabajo en operaciones SAR: 2.182 Mhz, 5.680 Mhz 6.730 Mhz y 123.1 Mhz. Para el Sistema de Alerta satelital COSPAS-SARSAT y señales de radiobalizas analógicas se utilizarán las frecuencias 121.5 MHz y 243 Mhz, para recepción de señales de radiobalizas digitales 406 Mhz y cualquier otra que considere conveniente.

(b) El centro coordinador de búsqueda y salvamento (RCC) Maiquetía dispondrá de comunicación en ambos sentidos de forma rápida y segura con:

- (1) Dependencias de tránsito aéreo de la FIR Maiquetía.
- (2) Subcentros de Búsqueda, Asistencia y Salvamento asociados.
- (3) Centro coordinadores de búsqueda, asistencia y salvamentos de los Estados vecinos.
- (4) Estaciones apropiadas que faciliten marcaciones y posiciones.
- (5) Oficina de Búsqueda y Salvamento
- (6) Puestos de alerta.
- (7) Oficina de meteorología designada por la Autoridad Aeronáutica.
- (8) El o los centros coordinadores de búsqueda y salvamento marítimos de la República Bolivariana de Venezuela.
- (9) Organismos concurrentes en operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento.
- (10) Organizaciones no gubernamentales (ONG) de apoyo SAR.

(11) El centro de control de misiones COSPAS- SARSAT que presta servicios a la región de búsqueda, asistencia y salvamento de la República Bolivariana de Venezuela.

(c) Los subcentros de salvamento dispone de medios de comunicación rápidos, seguros y en ambos sentidos con:

- (1) Los subcentros de búsqueda y salvamento adyacentes.
- (2) Oficinas o dependencias meteorológicas designadas por la Autoridad Aeronáutica.

- (3) Unidades de búsqueda, asistencia y salvamento.
- (4) Puesto de alerta.
- (5) Aeronave de búsqueda, asistencia y salvamento.
- (6) Organismos concurrentes.
- (7) ONG de apoyo SAR.
- (8) Centros asistenciales en su ámbito de influencia.
- (9) Embarcaciones de búsqueda, asistencia y salvamento de otras dependencias.
- (10) Dependencias ATS en su ámbito de influencia.

SECCIÓN 279. 20 Equipos de búsqueda, asistencia y salvamento.

- (a) La Autoridad Aeronáutica, por medio de la Oficina de Búsqueda y Salvamento (SAR) provee a toda unidad de búsqueda y salvamento de los equipos apropiados para localizar en forma rápida el lugar de un accidente y prestar ayuda adecuada en dicho lugar.
- (b) La Oficina de Búsqueda y Salvamento (SAR) provee a toda unidad de búsqueda, asistencia y salvamento de los equipos necesarios para poder comunicarse en ambos sentidos con otros organismos que intervenga en la operación.
- (c) Las aeronaves de búsqueda y salvamentos de la Oficina de Búsqueda y Salvamento, están equipadas con los medios necesarios para comunicarse en la frecuencia aeronáutica de socorro y en la frecuencia utilizada en el lugar del suceso, así como en las demás frecuencias de trabajo que es establezcan en la operación.
- (d) Las aeronaves de búsqueda, asistencia y salvamento de la Oficina de Búsqueda y Salvamento están equipadas para realizar búsqueda electrónica.
- (e) Las aeronaves de búsqueda, asistencia y salvamento de la Oficina de Búsqueda y Salvamento cuando realicen operaciones en alta mar dispondrán de medios para comunicarse con otras embarcaciones.
- (f) Las aeronaves de la Oficina de Búsqueda y Salvamento dispone del personal y equipo para realizar salvamento tanto en alta mar como en tierra.
- (g) Las aeronaves de la Oficina de Búsqueda y Salvamento cuando realicen operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento en alta mar dispone de un ejemplar del código internacional de señales, a fin de superar las dificultades de idioma que puedan experimentarse en la comunicación con barcos.

SECCIÓN 279.21 Brigada de Búsqueda y Salvamento

- (a) La Autoridad Aeronáutica, por medio de la Oficina de Búsqueda y Salvamento, designa como brigadas de búsqueda y salvamento, a elementos de los servicios públicos o privados que se encuentran debidamente situados y equipados para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento.
- (b) La Autoridad Aeronáutica por medio del SAR designa como parte del Plan de Operaciones de Búsqueda y Salvamento a los entes de los servicios públicos o privados que, aunque no sean apropiados para funcionar como brigadas de búsqueda y salvamento, puedan, no obstante participar en las operaciones de búsqueda y salvamento.

CAPITULO C

COOPERACIÓN

SECCIÓN 279. 22 Cooperación entre Estados.

- (a) La República Bolivariana de Venezuela, establece los mecanismos de coordinación con los Estados vecinos, según el plan de coordinación regional de búsqueda y salvamento y los acuerdos que suscriba con los mismos.
- (b) La República Bolivariana de Venezuela, a través del Centro Coordinador de Salvamento (RCC) Maiquetía, notifica a los Centros Coordinadores de Salvamentos vecinos cuando se

efectuó operación de búsqueda y salvamento próximas a sus regiones de búsqueda y salvamento.

- (c) La Oficina de Búsqueda y Salvamento, conjuntamente con el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) Maiquetía, son los entes encargados de gestionar ante las autoridades de la República Bolivariana de Venezuela la entrada de aeronaves de otros estados para operaciones SAR.
- (d) El Centro Coordinador de Búsqueda, Asistencia y Salvamento (RCC) Maiquetía, debe de acusar recibo de manera pronta al estado que solicitase apoyo de aeronaves y unidades SAR para operaciones de búsqueda y salvamento.

SECCIÓN 279.23 Cooperación con otros Servicios.

- (a) Entre la Autoridad Aeronáutica, el Comando de Guarda Costas de la Armada venezolana por delegación expresa del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA) y la Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres, se elaborará un Plan Nacional Conjunto de Búsqueda y Salvamento, dentro del cual se establecerán los mecanismos de cooperación entre el Centro de Coordinador de Salvamento (RCC) Maiquetía, el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento Marítimo (MRCC) y la Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres Dirección para instrumentar las operaciones de búsqueda y salvamento a nivel nacional en los tres ambientes, aéreo, marítimo y terrestre.
- (b) El Centro Coordinador de Salvamento, los subcentros de salvamento y las unidades de búsqueda y salvamento, coopera de manera conjunta con la dependencia encargada de la investigación de accidentes de aviación (AIG); así como también, con otros organismos de investigación involucrados en accidentes de aviación.

SECCION 279. 24 Organismos Concurrentes y de apoyo SAR.

- (a) La Oficina de Búsqueda y Salvamento del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, designa como organismos concurrentes a sus funciones los siguientes entes:
 - (1) Bomberos Aeronáuticos.
 - (2) Bomberos Marinos.
 - (3) Bomberos Municipales.
 - (4) Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres (DNPCAD).
 - (5) Protección Civil Estadales y Municipales.
 - (6) Cuerpo de Investigaciones Científicas Penales y Criminalística (CICPC).
 - (7) Policías Regionales y Municipales.
 - (8) Ministerio Público.
 - (9) La Fuerza Armada Nacional, y;
 - (10) Todos los organismos civiles públicos como privados que a bien tenga designar la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Los organismos concurrentes podrán formar parte de las operaciones de Búsqueda, asistencia y salvamento siempre y cuando sea coordinado por el RCC y el Coordinador de Misión SAR (SMC) y; los mismos proveerán personal entrenado y capacitado para operaciones de búsqueda y salvamento.
- (c) Dentro del Plan Nacional de Búsqueda y salvamento Aeronáutico se establece las ONG de apoyo SAR para operaciones de Búsqueda, asistencia y salvamento.
- (d) Las ONG de apoyo SAR podrán formar parte de las unidades de búsqueda, asistencia y salvamento siempre y cuando sean coordinadas por el Coordinador de Misión SAR (SMC) y el RCC, y los mismos proveerán personal entrenados y capacitados para operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento.
- (e) La activación de organismos concurrentes y ONG de apoyo SAR será contemplado dentro del plan nacional de búsqueda, asistencia y salvamento.

CAPITULO D

PROCEDIMIENTOS PREPARATORIOS

SECCIÓN 279.25 Información preparatoria.

- (a) El Centro Coordinador de búsqueda y salvamento (RCC Maiquetía), tendrá acceso, de manera rápida y oportuna, a información actualizada sobre lo siguiente:
- (1) Unidades de Búsqueda y Salvamento (SRU), Subcentros de Búsqueda y Salvamento (RSC) y puestos de alerta;
 - (2) Dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).
 - (3) Todo servicio público y privado, incluido auxilios médicos y medios de transporte, que puedan ser útiles en la Búsqueda y salvamento.
- (b) El Centro Coordinador de Salvamento (RCC) Maiquetía debe disponer rápida y fácilmente de cualquier otra información de interés para la búsqueda, asistencia y salvamento, incluso la información relativa a:
- (1) Ubicación, señales distintivas, horas de servicio y frecuencias de toda la radioestaciones que puedan ser utilizadas en apoyo de las operaciones de búsqueda salvamento;
 - (2) La ubicación y horas de servicios de las estaciones que mantengan escucha de radio y las frecuencias escuchadas;
 - (3) Lugares en los que se almacena el equipo lanzable de emergencia y de supervivencia y;
 - (4) Objetos que podrían ser confundidos con restos de aeronaves no localizados o no denunciados, especialmente cuando se vean desde el aire;
- (c) El Centro Coordinador de Salvamento (RCC), debe tener rápido acceso a la información relativa a la posición, rumbo y velocidad de los barcos que se encuentren dentro de dichas áreas y que puedan prestar ayuda a las aeronaves en peligro, e información sobre la forma de estar en contacto con los mismos.

SECCIÓN 279.26 Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento.

- (a) El SAR de la Autoridad Aeronáutica, preparará el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico en concordancia con el marco jurídico nacional vigente y los lineamientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la elaboración del mismo.
- (b) El Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento define los lineamientos a seguir a fin de garantizar la logística necesaria requerida en las operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento.
- (c) El Plan nacional de búsqueda y salvamento establece las directrices a seguir para la participación de organismos concurrentes y ONG de apoyo SAR en operaciones de búsqueda, asistencia y salvamento.
- (d) El plan nacional de búsqueda y salvamento debe estar en concordancia con el Plan de Operaciones del RCC y RSC, así como, con los planes de emergencia de los aeropuertos a fin de proporcionar servicios de búsqueda y salvamento en las inmediaciones de los aeródromos, incluidos los aeródromos costeros y las zonas marítimas.
- (e) El plan nacional de búsqueda y salvamento será un documento de carácter técnico, de uso público y aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

Sección 279.27 Formación profesional y ejercicios.

- (a) Los Oficiales de Búsqueda y Salvamento serán formados y certificados por el centro de instrucción de aeronáutica civil adscrito a la Autoridad Aeronáutica. La formación de un Oficial SAR comprende: Oficial SAR Básico, Oficial SAR Avanzado e Inspector SAR.
- (b) La Oficina de Búsqueda y Salvamento vela por que los pilotos de búsqueda y salvamento (Ala Rotatoria y ala fija) y los técnicos de mantenimiento aeronáutico (Ala Rotatoria y ala

fija), cuenten con la capacitación, calificación y certificación requerida para las actividades SAR, según lo establecido por el Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil adscrito a la Autoridad Aeronáutica

- (c) A fin de lograr y mantener la máxima eficiencia, la Oficina de Búsqueda y Salvamento dispone de un plan y programa de Instrucción anual para el entrenamiento, instrucción y capacitación periódica de sus Pilotos SAR, Oficiales SAR y Técnicos en Mantenimiento Aeronáutico; y para la realización de ejercicios adecuados de búsqueda, asistencia y salvamento, tanto a nivel nacional como internacional.

SECCIÓN 279.28 Restos de Aeronaves.

El RCC, deberá encargarse de que los restos que queden de un accidente de aviación, sean retirados, destruidos o marcados "in situ" al terminarse la investigación del accidente, si su presencia pudiera constituir un peligro o crear confusión a las operaciones de búsqueda y salvamento ulteriores, siempre y cuando hayan ocurrido dentro de su área de competencia.

SECCIÓN 279.29 Información Relativa a las Emergencias

- (a) La Oficina de Búsqueda y Salvamento, solicita a las personas que presencien un accidente o que tengan razones para pensar que una aeronave se halla en una emergencia, que comuniquen toda información de que dispongan al puesto de alerta correspondiente o al Centro Coordinador de Salvamento (RCC).
- (b) En el caso de que una aeronave se enfrente con una situación de emergencia, mientras se encuentra bajo el control de una dependencia de los servicios de tránsito aéreo, estos deberán notificarla inmediatamente a la dependencia que ejerce control sobre la aeronave.
- (c) Inmediatamente después de recibir la información de las dependencias ATS, relativa a la aeronave en emergencia, el centro coordinador de salvamento (RCC), evaluará dicha información y determinará el alcance de las operaciones necesarias.
- (d) Cuando la información relativa a la aeronave en emergencia no proceda de las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, el Centro Coordinador de Salvamento (RCC), verifica dicha información y determinará a que fase de emergencia corresponde la situación y aplicará los procedimientos pertinentes.

SECCIÓN 279.30 Actuación del Centro Coordinador De Búsqueda y Salvamento durante las Fases de Emergencia.

- (a) Medidas a adoptar durante la fase de incertidumbre:
- (1) Cuando el centro coordinador de búsqueda y salvamento (RCC) Maiquetía o una dependencia ATS haya determinado una fase de incertidumbre, deberá:
 - (i) Verificar la información por medio de la búsqueda mediante comunicaciones previas (PRECOM).
 - (ii) Reconstruir, con el plan de vuelo presentado, la ruta y las horas de salida y de llegada de la aeronave.
 - (iii) Mantener el enlace con las dependencias ATS pertinentes, de forma que:
 - (A) Se disponga inmediatamente de nueva información para fines de evaluación, trazado sobre una carta, toma de decisiones, entre otras.
 - (B) Se evite una duplicación de las medidas que se vayan realizando, tanto por parte del RCC como por las dependencias ATS.
- (b) Trazar sobre una carta la trayectoria de vuelo de la aeronave de la cual se trate, utilizando la información pertinente. Si la indagación realizada durante el PRECOM u otra información recibida indica que la aeronave no está en peligro, el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento (RCC) cancelará el incidente e informará inmediatamente al explotador, a la fuente de la notificación (dependencia ATS o persona que haya realizado la notificación del incidente) y a cualquier instalación o servicio al que haya dado alerta. Sin embargo, si continua

habiendo dudas respecto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes, debe pasarse de la fase de incertidumbre a la fase de alerta.

(c) Fase de ALERTA (ALERFA).

Durante la Fase de ALERTA el RCC o los RSC deberán:

- (1) Designar un SMC (el Jefe del RCC y Jefe de la Oficina SAR).
- (2) Enviar transmisión urgente para obtener ayuda.
- (3) Obtener información sobre posición de buques en alta mar para pedir ayuda.
- (4) Enviar una o mas SRU para facilitar ayuda.
- (5) Pedir a los ATS alertar a las aeronaves en rutas.
- (6) Si la aeronave se recupera, vigilarla hasta que esté segura.
- (7) Si ya no hay peligro, cancelar la emergencia y avisar a todos los participantes.
- (8) Cerrar el caso si todo se normaliza.
- (9) Si la situación empeora pasar a la fase de peligro.

SECCION 279. 31 FASE DE PELIGRO (DETRESFA):

(a) Medidas a adoptar durante la fase de peligro, el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento así como los RSC tomará las siguientes acciones:

- (1) Dispondrá de la intervención del subcentro de búsqueda y salvamento más cercano al sitio de la emergencia.
- (2) Averiguar la ultima posición de la aeronave, y de acuerdo con esta información y las circunstancias, determinará la extensión del área de búsqueda.
- (3) Notificará al explotador, siempre que sea posible, y lo mantendrá informado de los avances del caso.
- (4) Notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo, cuando la información no haya sido comunicada por aquella.
- (5) Pedirá prontamente a las aeronaves, embarcaciones, estaciones costeras u otros servicios no incluidos específicamente que se mantengan a la escucha de las transmisiones de la aeronave en peligro o de un transmisor de localización de emergencia.
- (6) Con la información de que se disponga elaborara un plan para llevar a cabo la operación de búsqueda asistencia y salvamento necesario, y comunicará dicho plan al Subcentro de Salvamento correspondiente.
- (7) Notificará al Subcentro de Salvamento de toda la información referida al caso que se tenga disponible.
- (8) Notificará a las autoridades de investigación de accidentes aéreos.
- (9) En caso que se confirme que la emergencia no procede se cancelara la fase y se le notificará a todas las dependencias alertadas.
- (10) Una vez que finalicen las operaciones de búsqueda y salvamento se procederá a concluir la misión, elaborar el informe final y desactivar todas las dependencias y organismos alertados para la operación.
- (11) Otras que a bien tenga a considerar.

SECCIÓN 279.32 Procedimientos cuando la Responsabilidad de las Operaciones Corresponda a dos o más Estados Contratantes.

Cuando la coordinación de las operaciones en su mayoría dependa de dos o más regiones de búsqueda y salvamento pertenecientes a dos o más estados contratantes, los mismos proceden según el plan de coordinación regional de búsqueda y salvamento o los acuerdos suscritos entre ellos.

SECCIÓN 279. 33 Procedimientos que debe seguir la persona encargada de la unidad de Búsqueda Y Salvamento en el lugar de un accidente.

(a) Entre las obligaciones de la persona designada por el Centro Coordinador de Búsqueda y Salvamento en el lugar del accidente, se incluye las siguientes:

- (1) Coordinar con los organismos de seguridad de estado la preservación y resguardo del lugar del siniestro;
- (2) Proporcionar auxilios médicos a los sobrevivientes (si los hubiese);
- (3) Recopilar y conservar datos médicos y técnicos para fines de investigación;
- (4) Realizar un examen preeliminar de los restos y preservar el sitio del suceso;
- (5) Evacuar a los sobrevivientes por cualquiera de los medios disponibles;
- (6) No debe moverse los restos de la aeronave, excepto en la medida necesaria para ayudar a la recuperación de los sobrevivientes;
- (7) El jefe de la unidad de búsqueda, asistencia y salvamento se asegurara de tomar las medidas pertinentes para evitar un incendio de la aeronave.
- (8) Si es necesario hacer cortes en la aeronave para retirar sobrevivientes, deben utilizarse las herramientas que no generen chispas y deben tenerse preparados los extintores de incendios.

SECCIÓN 279. 34 Procedimiento para la suspensión de las operaciones por parte de la Oficina de Búsqueda y Salvamento.

(a) La Oficina de Búsqueda y Salvamento, suspende las operaciones, tomando en cuenta lo siguiente:

- (1) Efectuar la Búsqueda en todas las áreas planificadas.
- (2) Evaluación de la probabilidad de que haya supervivientes.
- (3) Probabilidad de supervivencia de las personas involucradas después del accidente.
- (4) Probabilidad de que se encuentre alguno de los supervivientes dentro del área de búsqueda calculada.
- (5) Investigado todas las ubicaciones razonables y probables.
- (6) El tiempo transcurrido desde el suceso.
- (7) Que la probabilidad de detección es tan alta como se desea.
- (8) Las Condiciones ambientales.
- (9) La edad, experiencia y el estado físico de los posibles Sobrevivientes.
- (10) La disponibilidad de equipo de supervivencia.
- (11) Agotados todos los medios razonables de obtener información sobre el paradero de la aeronave, u otras naves o personas que fueron objeto de la búsqueda y;
- (12) Examinado todos los supuestos y cálculos utilizados en la preparación de la búsqueda someterá a consideración de la Autoridad Aeronáutica la suspensión de la misión.

(b) El número de días de búsqueda en una misión SAR, en condiciones normales, será de ocho (8) a partir de la declaración de la fase de Detresfa, pudiéndose prorrogar por cuatro u ocho días más según sea el caso, condicionado a:

- (i) Condiciones meteorológicas adversas reinantes en la zona.
- (ii) Cantidades de medios y Facilidades SAR disponibles.
- (iii) Lo antes descrito queda sujeto a la coordinación y supervisión de la Autoridad Aeronáutica, por medio del SAR.

Sección 279.35 Reanudación de las operaciones de Búsqueda

Cuando se obtengan nuevas pistas o información técnicamente viables, las cuales deben ser verificadas y de ser ciertas, debe considerarse la posibilidad de reabrir un caso suspendido, recordando que, de no existir buenas razones para ello, la reapertura podría llevar al uso injustificado de recursos, riesgo de lesiones para el personal de la búsqueda, posible incapacidad para dar respuesta a otras emergencias y falsas esperanzas para los familiares.

SECCIÓN 279.36 Procedimientos que deben seguir los Pilotos al mando de aeronaves que se encuentren en el lugar de un accidente.

(a) Cuando el piloto al mando de una aeronave observe que otra aeronave o una embarcación esta en peligro o reciba una llamada de auxilio, deberá:

- (1) notificar al Centro de Control Maiquetía o a la Dependencia ATS más cercana sobre la emergencia.

SECCIÓN 279.37 Señales de Búsqueda y Salvamento.

(a) La Oficina de Búsqueda y Salvamento y todas las demás dependencias de esta, asumirán como señales las establecidas en los apéndices (B) al (F) de esta regulación y en el documento 9731, manual internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento.

(b) El piloto al mando al observar cualquiera de las señales referidas en el punto anterior, obrará en conformidad con la interpretación que de la señal recibida.

(c) Otras que a bien tenga a considerar.

SECCIÓN 279. 38 SANCIONES POR ACTIVACION INDEBIDA DEL SERVICIO DE BÚSQUDA Y SALVAMENTO.

La Autoridad Aeronáutica, por intermedio de la Oficina de Búsqueda y Salvamento podrá establecer sanción (es) a la (s) persona (s), que activen indebidamente los Servicios de Búsqueda y Salvamento (SAR), en cualquiera de sus fases de emergencia o etapas SAR, en cualquiera de sus Dependencias a nivel Nacional, según lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, en esta materia.

**APENDICES
APENDICE A.**

Subregiones SAR

Subregiones SAR	Estados	Subcentros SAR
Central	Distrito Capital, Miranda, Aragua, Carabobo, Yaracuy, Cojedes, Guarico y Entidades Federales.	Caribe/Maiquetía
Occidental	Zulia, Falcón, Lara, Trujillo, Mérida, Táchira, Portuguesa, Barinas y Apure.	Maracaibo
Nororiental	Anzoátegui, Sucre, Monagas, Nueva Esparta,	Barcelona
Sur Oriental	Bolívar y Delta Amacuro.	Ciudad Bolívar
Amazonas	Amazonas	Puerto Ayacucho

Apéndice B

Códigos de colores y pictogramas para los suministros

1. En los recipientes o paquetes que contengan equipo de supervivencia y se vayan a lanzar desde el aire a los supervivientes se deberá indicar el carácter general de su contenido mediante un código de colores y un texto impreso o signos autoexplicativos.

2. La identificación mediante colores del contenido de los recipientes y paquetes lanzables desde el aire que contengan equipo de supervivencia se realizará mediante banderines cuyos colores se ajustarán al código siguiente:
 - ROJO: Medicamentos y equipo de primeros auxilios.
 - AZUL: Víveres y agua.
 - AMARILLO: Mantas y ropas.
 - NEGRO: Material diverso, tal como estufas, hachas, brújulas y utensilios de cocina.
3. También se deberán utilizar bandas con pictogramas adecuados de material retrorreflectante. Los pictogramas se muestran en la figura B-1.

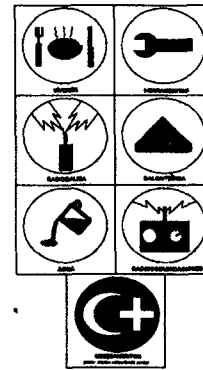


Figura B-1

Apéndice C

SEÑALES DIRIGIDAS A EMBARCACIONES

Las Sigüentes maniobras ejecutadas en sucesión por una aeronave significan que ésta desea dirigir una embarcación hacia una aeronave o embarcación en peligro.

(1) Describir un círculo alrededor de la embarcación, por lo menos una vez

(2) Volar a baja altura cruzando el rumbo de la embarcación

Alabeando las alas

Abriendo y cerrando el mando de gases; o

Cambiando el paso de la hélice.

(3) Seguir la dirección que quiera indicarse a la embarcación.

LAS SIGÜENTES MANIOBRAS EJECUTADAS POR UNA AERONAVE SIGNIFICAN QUE YA NO SE NECESITA AYUDA DE LA EMBARCACIÓN A LA CUAL SE DIRIGE LA SEÑAL

(1) Volar a baja altura cruzando la estela de la embarcación cerca de la popa

Alabeando las alas

Abriendo y cerrando el mando de gases; o

Cambiando el paso de la hélice.

(2) Para acusar recibo de señales:

Izar el gallardete de código (rayas rojas y blancas verticales) de cerca (significa que ha comprendido)

Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letras T en Código Morse.

Cambiar de rumbo para seguir a la aeronave.

(3) Para indicar la imposibilidad de cumplir.

Izar la bandera internacional N (cuadrados azules y blancos)

Transmitir con una lámpara de señales una serie sucesiva de letra N en Código Morse.

Apéndice D

Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por los supervivientes.

Núm.	Mensaje	Símbolo del Código
1	Necesitamos ayuda	V
2	Necesitamos ayuda médica	X
3	No o negativo	N
4	Sí o afirmativo	Y
5	Estamos avanzando en esta dirección	↑

Apéndice E.

Código de señales visuales de tierra a aire utilizables por las brigadas de salvamento.

Núm.	Mensaje	Símbolo del Código
1	Operación terminada	LLL
2	Hemos hallado a todos los ocupantes	LL
3	Hemos hallado sólo a algunos ocupantes	++
4	No podemos continuar. Regresamos a la base	XX
5	Nos hemos dividido en dos grupos. Cada uno se dirige en el sentido indicado	↔
6	Se ha recibido información de que la aeronave está en esta dirección	→→→
7	No hemos hallado nada. Continuaremos la búsqueda	NN

Apéndice F

Señales de aire a tierra.

Las señales siguientes hechas por una aeronave significan que se han comprometido las señales de tierra:

Durante las horas de luz diurna: Alabeando las alas de la aeronave.

Durante las horas de oscuridad: Emitiendo destellos dos veces con los faros de aterrizaje de la aeronave o si no se dispone de ellos, encendiendo y apagando dos veces las luces de navegación.

La ausencia de la señal antedicha indica que no se ha comprendido la señal de tierra.

SECCION 279.39 DISPOSICIONES DEROGATORIAS

UNICA: Se deroga la Providencia Administrativa N° PRE-CJU-059-07, publicada en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.840 Extraordinario, de fecha 15 de junio de 2007, mediante la cual se dictó la Regulación Aeronáutica Venezolana 262 (RAV 262), en todo lo relacionado a los servicios de búsqueda y salvamento.

SECCION 279. 40 DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: Lo no contemplado en esta Regulación, será resuelto por la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con el ordenamiento jurídico de la República Bolivariana de Venezuela.

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

Comuníquese y Publíquese
Por el Ejecutivo Nacional,

Lic/José Luis Martínez Bravo
Presidente

Instituto Nacional de Aeronáutica Civil
Según Decreto N° 5.909 del 04-03-08
Publicado en Gaceta Oficial N° 38.883 del 04-03-08