

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
COMANDO ESTRATÉGICO OPERACIONAL  
GRUPO DE DIRECCIÓN DE LA TAREA HALCÓN**

Caracas, 05 de octubre de 2011.

**DIRECTIVA N° CEO-TH-1-3**

**DOCTRINA PARA EL EMPLEO DEL SISTEMA DE  
SEGURIDAD AÉREA Y TERRESTRE DE LA FUERZA  
ARMADA NACIONAL BOLIVARIANA**

---

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
COMANDO ESTRATÉGICO OPERACIONAL  
GRUPO DE DIRECCIÓN DE LA TAREA HALCÓN

ACTA DE APROBACIÓN

Caracas, 05 de octubre del 2011

Hoy a las 09:00 hrs en la ciudad de Caracas, cumpliendo instrucciones del Comandante Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Hugo Rafael Chávez Frías, por órgano del Comando Estratégico Operacional, en el marco del Plan Sucre y dentro de la Tarea Halcón respectivamente, se reunieron el G/D Paul Grillet Escalona, Comandante de la Aviación del Ejército Bolivariano, el C/N Juan Jiménez Peña, 2<sup>do</sup> Comandante de la Aviación Naval; G/D Eslain Moisés Longa Tirado, Comandante Aéreo de Operaciones de la Aviación Militar Bolivariana; G/B Valentín Valente Hernández, Comandante de Apoyo Aéreo de la Guardia Nacional Bolivariana y el G/D Mauro Hernán Araujo Oviedo, 2<sup>do</sup> Comandante y Jefe del Estado Mayor General de la Aviación Militar Bolivariana en calidad de Jefe del Grupo de Dirección de la Tarea Halcón, con la finalidad de firmar el acta de aprobación de la **DIRECTIVA DE DOCTRINA PARA EL EMPLEO DEL SISTEMA DE SEGURIDAD AÉREA Y TERRESTRE DE LA FUERZA ARMADA NACIONAL BOLIVARIANA.**



---

G/D PAUL GRILLET ESCALONA  
CMDTE DE LA AVIACIÓN  
DEL EJÉRCITO BOLIVARIANO



---

C/N JUAN JIMÉNEZ PEÑA  
2<sup>do</sup> CMDTE DE LA AVIACIÓN  
NAVAL



---

G/D ESLAIN LONGA TIRADO  
CMDTE AÉREO DE  
OPERACIONES DE LA AMB



---

G/B VALENTÍN VALENTE HERNÁNDEZ  
CMDTE DE APOYO AÉREO  
DE LA GUARDIA NACIONAL



---

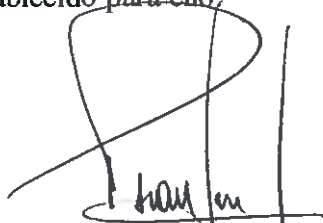
G/D MAURO HERNÁN ARAUJO OVIEDO  
JEFE DEL GRUPO DE DIRECCIÓN DE LA TAREA HALCÓN

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
COMANDO ESTRATÉGICO OPERACIONAL  
GRUPO DE DIRECCIÓN DE LA TAREA HALCÓN**

Caracas, 05 de octubre de 2011.

**ANEXO A LA DIRECTIVA N° CEO-TH-1-3**

Se hace del conocimiento del Comando Estratégico Operacional, que el Acta de la Directiva citada en referencia, no fue firmada por el representante de la Aviación Naval, motivado a que no hizo llegar las posibles observaciones que tuviesen de la misma en el tiempo establecido para ello.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mauro', is written over a horizontal line. The signature is somewhat stylized and includes a large loop at the top.

**G/D MAURO HERNÁN ARAUJO OVIEDO  
JEFE DEL GRUPO DE DIRECCIÓN DE LA TAREA HALCÓN**

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
COMANDO ESTRATÉGICO OPERACIONAL  
GRUPO DE DIRECCIÓN DE LA TAREA HALCÓN**

Caracas, 05 de octubre de 2011.

**DIRECTIVA N° CEO-TH-1-3**

**DOCTRINA PARA EL EMPLEO DEL SISTEMA DE SEGURIDAD AÉREA Y  
TERRESTRE DE LA FUERZA ARMADA NACIONAL BOLIVARIANA**

**OBJETO:**

Crear los fundamentos doctrinarios en la Seguridad Aérea y Terrestre del sistema de prevención de accidentes aéreos y terrestres en la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (F.A.N.B).

**ÍNDICE**

	Página.
Situación.....	2
Filosofía.....	2
Concepto de Seguridad.....	5
Uso del Término Seguridad Aérea y Terrestre.....	6
Ubicación de los Organismos de S.A.T en la F.A.N.B.....	6
Funciones de la Seguridad.....	7
El Desempeño del Cargo de Seguridad Aérea y Terrestre.....	8
Responsabilidad del Comandante.....	8
Políticas, Planes y Programas.....	8
Educación en Seguridad Aérea y Terrestre.....	8
Recompensas.....	9
La Junta Investigadora de Accidentes.....	9
Investigaciones.....	9
Los Informes sobre Accidentes y su destino.....	11
Misión Operacional y Seguridad Aérea y Terrestre.....	12
Disposiciones Generales.....	14
Disposiciones particulares.....	14
Vigencia.....	14

---

## **I SITUACIÓN:**

### **1. FILOSOFÍA:**

El principal recurso de las instituciones es el hombre y constituye sin duda el sostenimiento de los sistemas, instituciones, empresas y en general todas las organizaciones. Es por eso, que es obligatorio dirigir toda acción a mantener el esfuerzo en evitar y prevenir todas las actividades que pongan en peligro la integridad del personal manteniendo unas condiciones de trabajo favorables y que permitan una interacción entre el hombre, la máquina y el equipo.

Seguridad y eficiencia operacional son sinónimos, dado que en un ligero examen estadístico es posible demostrar que ambos aspectos suben y bajan en proporción directa, es decir, que una alta tasa de accidentes refleja una baja eficiencia operacional y una alta eficiencia operacional refleja una baja tasa de accidentes.

Siempre será insuficiente lo que se haga en beneficio de la seguridad, tanto Aérea como Terrestre. De lo antes apuntado se deduce, que si deseamos disminuir los accidentes aéreos y terrestres, tendremos que mantener una actitud de permanente e insistente vigilia sobre la totalidad de las actividades desarrolladas en cada una de las Unidades que conforman la F.A.N.B.

Se debe entender la terminología de la Seguridad Aérea y Terrestre por igual en todos los niveles, esto pasa por el simple hecho de mejorar cada área funcional del sistema de seguridad que al final se manifestará como una buena gestión de la institución donde se desarrolle. Así mismo, considerando que: La eliminación de todos los accidentes e incidentes es imposible, las fallas seguirán ocurriendo a pesar del máximo esfuerzos en prevención, no hay actividad humana o sistema diseñado por el ser humano que esté totalmente libre de riesgos y errores. Partiendo que los riesgos y errores son aceptables en un sistema implícitamente seguro siempre que estén bajo control. La F.A.N.B a seguido los preceptos en materia de filosofía con la finalidad de mantener controlados los riesgos para hacerlos aceptables, y se manifiestan como sigue:

#### **1.1 Todo accidente puede ser evitado:**

Originalmente, se pensaba que algunos accidentes eran inevitables. Más tarde, sin embargo, al establecerse la relación entre los factores contribuyentes de un accidente y sus respectivos efectos, se descubrió que el accidente ocurre como resultado de una secuencia de acontecimientos. Ellos se originan siempre de deficiencias enmarcadas en cuatro factores básicos: humano, material, operacional y medio; los cuales serán considerados posteriormente con más detalles.

Una vez identificados y analizados los factores participantes en los accidentes, se pueden adoptar medidas adecuadas a la neutralización de los mismos. Así, aunque algunos tipos de accidentes de naturaleza más compleja requieren trabajos de

prevención más intensos y elaborados, se puede decir que todos los accidentes pueden ser evitados. Para esto, se requiere que sean desarrolladas por personal calificado.

### **1.2 Todo accidente resulta de una secuencia de eventos y nunca de una causa aislada:**

Raramente, un accidente es el resultado de un único factor o de una única situación peligrosa. Los accidentes aeronáuticos siempre resultan de la combinación de varios factores llamados "Factores Contribuyentes". Cada uno de ellos, analizados aisladamente, puede parecer insignificante. Sin embargo, cuando son combinados con otros, pueden completar una secuencia de eventos que resulta en un accidente aeronáutico.

La prevención de accidentes actúa en la identificación y eliminación de tales factores antes que sea alcanzado un punto de materialización del accidente.

### **1.3 Todo accidente tiene un precedente:**

Cuando se comparan las características de cualquier accidente de la actualidad con los accidentes del pasado, se concluye que el actual no se constituye en una completa novedad. Muchos factores contribuyentes o todos ellos ya son conocidos. En conclusión, en base a los factores contribuyentes, muchos de los accidentes que hoy acontecen ya ocurrieron en el pasado y probablemente se repetirán en el futuro, a menos que se realicen los trabajos de prevención no sean adecuados. Razón por la cual los accidentes ocurridos deben ser estudiados cautelosamente.

### **1.4 Prevención de accidentes requiere movilización general:**

Cuando ocurre un accidente donde se evidencia que cualquiera de los factores causales del mismo coincide con algún otro hecho del pasado, se deben generar acciones donde interactúen los diferentes entes que promueven la seguridad a fin integrar los esfuerzos para disminuir los diferentes factores que podrían causar accidentes similares, generando acciones correctivas y difusión.

### **1.5 Prevención de accidentes no restringe la actividad aérea; al contrario, estimula su desenvolvimiento con seguridad:**

Para algunos, las medidas de prevención podrían traer consigo un cierto carácter restrictivo al desenvolvimiento de la actividad aérea. Esto no es verdadero; al contrario, la prevención de accidentes pretende la elevación de los índices de seguridad para estimular e incrementar la actividad aérea en todas sus modalidades. En términos prácticos, la preservación de la vida humana y bienes materiales obtenida por la prevención, proporcionará sin duda mayor utilización de los mismos en provecho de la actividad aérea.

## **1.6 Los comandantes son los responsables por la prevención de accidentes.**

Todos somos responsables por la prevención de accidentes. Sin embargo, es responsabilidad inherente a la función del comando, dirección o jefatura, la preservación del personal y del material que integran la organización.

No basta cumplir la misión, es necesaria que ella sea cumplida de forma eficiente y segura. Aunque la misión en si contenga un índice de riesgo, debe haber la preocupación por anular o por lo menos, minimizar el mismo.

La adopción de un objetivo y eficaz programa de prevención aumentará la eficiencia de la organización en el desempeño de las operaciones. Ningún programa de prevención logrará éxito si no cuenta con el indispensable apoyo personal de forma evidente, dinámica y positiva del Comandante, Director o Jefe, pues estos tienen el poder de decisión.

El elemento especializado en prevención de accidentes es un valioso profesional. Su tarea es asesorar, alertar, recomendar e integrar los esfuerzos de todos con el objetivo de superar los obstáculos existentes para alcanzar el nivel de seguridad que se pretende. Esto solo será posible con el trabajo directo del jefe y de toda la dirección de la organización.

Al especialista en prevención le toca ejecutar la política de seguridad establecida por el jefe y en su nombre.

Una vez que los Comandantes, Directores o Jefes tienen la responsabilidad mayor por la prevención de accidentes, se puede concluir que la ocurrencia de un accidente refleja deficiencia en su administración.

## **1.7 En la prevención de accidentes no hay secretos:**

Las experiencias, enseñanzas e ideas provenientes de cualquier fuente, deben estar disponibles para la comunidad aeronáutica. En el intercambio de informaciones de prevención de accidentes no hay y no podrá haber lugar para jurisdicciones, envidia, egoísmo, restricciones, confidencias, sigilo, jerarquía, entre otros.

El accidente no es programado, sucede a cualquier hora, en cualquier lugar, muchas veces en las condiciones más adversas para la atención, salvamento, socorro, entre otros. Por esto, no se puede perder tiempo para la prevención. Un simple obstáculo burocrático a la adopción de una medida preventiva o hasta la vinculación de una información de prevención, puede ser responsable por la ocurrencia de un nuevo accidente. Es muy importante que exista una conjugación de esfuerzos de toda la comunidad aeronáutica, para proporcionar la prevención con mayor eficacia posible.

El intercambio de informaciones para la prevención constituye una misión noble; ella busca única y exclusivamente la seguridad de todos o el bien común.

### **1.8 Acusación y punición atentan directamente contra los intereses de la prevención e investigación accidentes:**

En el campo de la investigación de accidentes e incidentes, los preceptos legales de algunos países pueden exigir que sean realizadas otras investigaciones, como aquellas ligadas a la justicia (investigaciones policiales, etc.).

La investigación técnica es conducida normalmente de acuerdo con el anexo 13 de la convención de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), donde dice: “el único objetivo de la investigación de un accidente o incidente será la prevención de accidentes. No es propósito de esta actividad atribuir culpa o responsabilidades”.

Debido al dato de que los tripulantes, especialmente pilotos, están siempre presentes y sus acciones son normalmente visibles, es común acusarlos por la ocurrencia. Si fuese considerada la interacción completa de varios grupos de pilotos y apenas una última persona con responsabilidades de seguridad. No solo encontraremos que hay otras personas envueltas si no que también otros riesgos.

La verdad, el piloto es simplemente el hombre colocado en el final de la línea, soportando la responsabilidad final.

Las actividades de prevención de accidentes se desenvuelven en un ambiente donde hay una absoluta participación humana. Además una adecuada estimulación que active el máximo rendimiento del hombre, ellos no cambian su instinto de defensa cuando su “ego” y/o su carrera están bajo amenazas. Las personas deben ser motivadas a reportar errores y fallas en provecho de la seguridad del vuelo, sin que se preocupen por acciones disciplinarias.

Algunos países adoptaron procedimientos de relatos anónimos, o que garanticen la confidencialidad de la fuente, para solucionar este problema. El principal objetivo es prevenir la repetición de ocurrencias similares.

Todos necesitan ser incentivados a relatar sus experiencias, en beneficio de otros. Sin tales protecciones es extremadamente improbable que las informaciones sean reportadas.

## **2. CONCEPTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL:**

La seguridad operacional es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos, para agilizar el cumplimiento de la misión con el mínimo lesiones, de pérdida de vidas y daños materiales.



### **3. USO DEL TÉRMINO SEGURIDAD AÉREA, TERRESTRE E HIGIENE INDUSTRIAL.**

El término de seguridad será utilizado estrictamente para todas aquellas actividades relacionadas con la prevención e investigación de accidentes aéreos, terrestres e higiene industrial, extendiéndose a la integridad física del personal y a la preservación de equipos e instalaciones para cumplir con la misión, y en ningún caso, se deberá confundir con el término Protección y Defensa que corresponde al resguardo físico del personal y equipo.

### **4. UBICACIÓN DE LOS ORGANISMOS SAT EN LOS DIFERENTES NIVELES DE LA F.A.N.B:**

Toda Unidad Aérea de la F.A.N.B, deberá contar con una oficina de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial, la cual dependerá del Comandante o Jefe de la misma, con el objeto de que éste sea informado y asesorado directamente, sin las dificultades que una posición organizacional diferente significaría, y en consecuencia:

**4.1** El máximo organismo en Seguridad Aérea, terrestre e Higiene Industria (SAT) dentro de la estructura organizacional de la F.A.N.B, será el Ministerio del Poder Popular para la Defensa, y estará representado por la Inspectoría General de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana, el Inspector General de la Aviación Militar Bolivariana y el ente ejecutor será la Dirección de Seguridad Aérea y Terrestre (DIRSAT), adscrita a la INGAV que funcionará y tendrá su sede directamente en el Componente Aviación.

**4.2** A la DIRSAT le corresponderá elaborar las Directivas correspondientes a la materia, generará políticas y girará las acciones correctivas en función de las debilidades del sistema y supervisará las normas generales y específicas de Seguridad en las áreas de prevención e investigación.

**4.3** El nivel intermedio corresponde a los Grandes Comandos Aéreos de los Componentes, teniendo como responsabilidad dentro del sistema, reunirse periódicamente para estandarizar y elaborar de los planes de prevención de accidentes, así como generar acciones correctivas, supervisar y controlar todas las actividades en materia de prevención dentro de su área de influencia. Estos planes obedecerán a las políticas emanadas del Comando Superior. Las conclusiones y recomendaciones deberán estar centralizadas en la Dirección de S.A.T.

**4.4** Le corresponde a las Unidades Aéreas, Bases Aéreas y Grupos Aéreos, como nivel ejecutor, elaborar los programas de prevención de accidentes, a fin de cumplir con los ordenamientos emanados del Escalón Superior. Este nivel se constituye en el ojo avizor del sistema, correspondiéndole detectar actos y condiciones inseguras

para reportarlos al Escalón Superior y de esa manera se generen las acciones correctivas que revitalizarán las necesidades del sistema.

## **5. FUNCIONES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, TERRESTRE E HIGIENE INDUSTRIAL:**

A través de políticas, planes y programas de Seguridad serán destinados en todo momento a detectar o a predeterminar los factores potenciales causales de accidentes a fin de aportar las medidas correctivas para evitar que ellos sucedan, y en caso de que los accidentes se materialicen, deberán ser investigados a fondo con el objeto de determinar las causas que lo originaron y de esta manera evitar su recurrencia; en este sentido las funciones de Seguridad son desarrolladas en dos (02) fases:

### **5.1. Antes de los hechos:**

Esta fase requerirá el máximo de esfuerzos orientados a mitigar los riesgos para controlarlos y mantenerlos en un nivel aceptable, para disminuir la probabilidad de la ocurrencia de un accidente y se corresponde a todas aquellas actividades a desarrollar que permitan tomar las providencias y aplicar acciones correctivas sobre deficiencias surgidas de los causales de los accidentes previos, con el propósito de evitar que estos tiendan a repetirse por motivos similares.

De igual manera, a través de Inspecciones y otras acciones, detectar condiciones o actos inseguros que pudiesen ocasionar accidentes e incidentes a fin de tomar las acciones rápidas y oportunas para el control de los mismos.

### **5.2. Después de los hechos:**

Esta fase se refiere a la investigación propiamente dicha de los accidentes e incidentes, con el fin de determinar los posibles factores causales y contribuyentes que influyeron en su materialización, con el propósito de generar acciones correctivas para evitar su recurrencia.

Por otra parte, permite evaluar la efectividad de las políticas emitidas en el área de prevención y analizar la relación de ésta con la ocurrencia del accidente o incidentes a objeto de reformarlos, así como visualizar las debilidades del sistema a fin de estructurarlas a través de los planes, programas y todas aquellas actividades o acciones orientadas al control de los riesgos.

## **6. EL DESEMPEÑO DEL CARGO DE SEGURIDAD AÉREA Y TERRESTRE:**

El personal que ejerza funciones de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial dentro de la estructura organizacional de la F.A.N.B, deberá hacerlo como cargo primario debido a que su función de asesoramiento al Comando implica múltiples ocupaciones y responsabilidades que se generan de esta situación, lo cual exige que el desempeño de estas funciones específicas no deba desarrollarse colateralmente con otro cargo.

## **7. RESPONSABILIDADES DEL COMANDANTE:**

La prevención de accidentes e incidentes, cualquiera sea su clasificación, es una tarea obligatoria para todo el personal militar y civil que labora en la F.A.N.B, siendo la responsabilidad primaria de los Comandantes en todos los niveles de la organización. Ellos están obligados a proporcionar el estímulo necesario para asegurar una labor efectiva y eficaz, determinar los objetivos y establecer las normas que hagan funcionales y positivas las actividades desplegadas en el campo de la Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial.

## **8. POLÍTICAS, PLANES Y PROGRAMAS:**

Todas las actividades en materia de prevención e investigación de accidentes e incidentes deberán estar orientadas por las políticas emanadas de la Inspectoría General de la F.A.N.B. Estas políticas se obtendrán del diagnóstico de los factores causales de los accidentes aéreos y terrestres que suceden en la F.A.N.B. Las mismas deberán ser confeccionadas en el último trimestre del año para la consideración de la firma del Inspector General de la F.A.N.B. A nivel de los Comandos de Componentes, se elaborarán los planes de prevención de accidentes que orientarán las actividades a ser desarrolladas por las Unidades subordinadas. Estos planes obedecerán a las políticas emanadas del Comando Superior. Las Unidades subordinadas serán el órgano ejecutor, elaborando para tal fin los programas correspondientes tomando como referencia los planes emitidos por los Grandes Comandos.

## **9. EDUCACIÓN EN SEGURIDAD AÉREA Y TERRESTRE:**

Todo el personal militar y civil orgánico de la F.A.N.B debe ser adoctrinado en materia de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial, de acuerdo a los programas de instrucción que posee el Componente Aviación en materia de S.A.T, de tal forma que sus actuaciones, sea cual fuere el lugar donde las ejecuten, resulten más lógicas, más efectivas y sobre todo más seguras. A tal efecto, el máximo organismo de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial conjuntamente con el máximo organismo de instrucción que es la Escuela Superior de Guerra Aérea, deberán coordinar sus esfuerzos con el fin de garantizar que todo el personal de los Componentes adquieran mediante los métodos y sistemas de más conveniente

aplicación, un adecuado criterio de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial, hacia el logro eficiente de las tareas asignadas bajo sus responsabilidades.

## **10. RECOMPENSAS:**

El Ministerio del Poder Popular para la Defensa, establecerá un sistema de recompensas tendentes a estimular al personal militar y civil, que haya desarrollado actividades destacadas en pro de la prevención de accidentes.

De igual manera, reconocerá las acciones realizadas por el personal de tripulantes que durante el cumplimiento de sus actividades de vuelo, haya experimentado una emergencia o situación de vuelo que implique alto riesgo y que por su previo conocimiento de los procedimientos de emergencia y buen juicio haya solventado con éxito tal situación, evitando con ello pérdidas de vida y daños materiales.

## **11. LA JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE LA F.A.N.B:**

Es aquella conformada por un grupo de expertos en el estudio y análisis de los diferentes factores causales y/o contribuyentes que intervienen en la ocurrencia de un accidente (Humano, Material, Operacional y Medio). La misma se activará según:

El "REGLAMENTO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS DE AERONAVES DE LA FUERZA ARMADA NACIONAL", puesto en vigencia a través de la resolución del Ministerio del Poder Popular para la Defensa N° DG 15356 de fecha 18MAR02 y publicado en Gaceta Oficial N° 323048 de fecha 01ABR02, estipula que la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos, estará conformada por integrantes de los diferentes componentes de La Fuerza Armada Nacional Bolivariana (FANB) y actuará al momento de ocurrir un accidente de proporciones mayores y fatales o incidente grave, donde estén involucradas aeronaves de la FANB.

## **12. INVESTIGACIONES:**

Todos los accidentes, incidentes, reportes de riesgos, informe de deficiencias y en general todas aquellas condiciones situaciones que alteren el normal, seguro y efectivo desenvolvimiento de las tareas desarrolladas en la F.A.N.B, deben ser investigadas a fondo por personal debidamente capacitado y entrenado para tal función según resolución, a fin de que las conclusiones sean las más acertadas y las recomendaciones conduzcan con mayor precisión al control de las causas potenciales de los riesgos para evitar otros accidentes. A tal efecto, los Comandos de Unidades de la F.A.N.B deberán prestar el apoyo necesario para que los referidos organismos puedan lograr los propósitos establecidos, que permitan la selección y aplicación de medidas tendentes a evitar accidentes y minimizar riesgos.

### **13. LOS INFORMES SOBRE ACCIDENTES Y SU DESTINO:**

Las Juntas Investigadoras de Accidentes persiguen un solo propósito: descubrir los factores causales y los factores contribuyentes que originan el accidente para emitir recomendaciones tendentes a evitar que ocurran otros accidentes, la investigación deberá finalizarse con las respectivas conclusiones y recomendaciones en el tiempo mas expedito. Los informes deberán remitirse a las unidades afectadas. En virtud de esto, se considera necesario determinar claramente que el contenido de los informes de accidentes elaborados por estas Juntas, no podrán ser usados en ningún momento como argumento para emprender o solicitar acciones de carácter punitivo contra persona y organismo alguno. Esta misma disposición rige durante todo el proceso investigativo, tanto para los documentos que de él se originen, como la información suministrada por testigos u otra persona auxiliar.

Cuando existan indicios de indisciplina se hará la participación correspondiente a la INGAV, a fin de efectuar las diligencias a que diera lugar.

### **14. MISIÓN OPERACIONAL DE SEGURIDAD AÉREA Y TERRESTRE:**

La Seguridad como sistema ha sido creada para optimizar el cumplimiento de la misión mediante acciones que permitan mejorar la relación entre el hombre, la máquina y el medio, facilitando el control de riesgos; en ningún momento se podrá interpretar que ésta ha sido creada para establecer competencias con la misión primaria de la organización, sino por el contrario, asegurar su cumplimiento con el mínimo de riesgo con la participación de todo el personal militar y civil involucrado en el funcionamiento de la institución, quienes deberán estar perfectamente consciente de que la finalidad del Sistema de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial es la de preservar la vida humana, material y demás recursos.

### **15. ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD:**

Para cumplir con su misión, el Sistema de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial de la F.A.N.B, está integrado por los siguientes organismos con sus respectivas funciones:

#### **15.1. Inspector General de la F.A.N.B y el Comando General de la Aviación:**

Emitir las políticas en materia de Seguridad Aérea y Terrestre a través del Plan Integral de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial de la F.A.N.B.

## **15.2. Inspectoría General de la Aviación:**

Supervisar el cumplimiento de las políticas emanadas de la F.A.N.B y el Comando General, así como todas aquellas actividades destinadas a la prevención de accidentes aéreos y terrestres que deberán cumplir las Unidades de la F.A.N.B.

## **15.3 Dirección de Seguridad Aérea y Terrestre (DIRSAT):**

Es el órgano superior ubicado en la INGAV y que en este particular tiene sus organización y funciones establecidas en la Directivas de la Inspectoría General de la Aviación AV/D 2-2 del 16SEP10, y tiene como misión ejecutar las Políticas y Directivas en materia de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial, que orienten y motiven las actividades de prevención e investigación de accidentes de la F.A.N.B, así como supervisar su debido cumplimiento a objeto de garantizar el logro de la misión asignada con un mínimo de riesgo.

## **15.4.Divisiones de Seguridad Aérea y Terrestre e Higiene Industrial de cada componente.**

Son órganos superiores de planificación y supervisión para el cumplimiento de las políticas que en materia de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial formule el la Inspectoría General de la F.A.N.B y el Comando General de la Aviación, así como de todas las actividades que en materia de prevención son requeridas para controlar los riesgos que afectan el cumplimiento de la misión.

## **15.5. Departamento de Seguridad Aérea y terrestre e Higiene Industrial de las Unidades Aéreas de la F.A.N.B:**

Son los órganos de programación y ejecución de los planes intermedios de prevención formulados por sus respectivos Comandos.

## **15.6. Secciones de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial de todas las Unidades Aéreas de la F.A.N.B:**

Son los órganos de ejecución de los programas de prevención de accidentes, previstos según las características de las variables dependientes de los factores causales de accidentes de cada Unidad en particular.

## **16. ACTIVIDADES A CUMPLIR POR EL SISTEMA DE SEGURIDAD:**

Son todas aquellas actividades planificadas, programadas, ejecutadas y controladas,

que buscan impactar positivamente en la disminución significativa de los accidentes incidentes, así como en la generación de la conciencia situacional y preventiva de todas las tareas que se cumplan en el Componente:

### **16.1. Consejo y Comité de Seguridad:**

Es aquel que se encuentra integrado por diferentes miembros de la F.A.N.B, orientado a coordinar y ejecutar las acciones y medidas contempladas en el programa de prevención, así como a ejecutar las acciones emanadas del Comando Superior, con el objeto de lograr un mayor aprovechamiento de nuestras Unidades operativas, logísticas y administrativas, y contribuir de esta manera al logro del más alto grado de eficiencia operativa de cada Componente.

### **16.2. Semana de la Seguridad:**

Se refiere a la semana que cada unidad debe dedicar a la celebración de eventos relacionados con el área de Seguridad Aérea y Terrestre, tomando como fecha referencial la primera semana de trabajo del año.

### **16.3. Campañas de Prevención:**

Se programarán campañas de prevención de accidentes para ser ejecutadas previo a los días de asueto correspondientes a: Carnaval, Semana Santa, Vacaciones Escolares y días navideños.

Cada campaña será organizada y dirigida por las Unidades Aéreas de la F.A.N.B. Dichas actividades deberán ser contempladas en los planes y programas de prevención de accidentes.

### **16.4. Boletines SAT:**

Son aquellas publicaciones orientadas a concienciar al personal de la F.A.N.B a objeto de evitar la recurrencia de accidentes aéreos, terrestres e industriales, en una o varias áreas funcionales.

### **16.5. Simposio de Seguridad Aeronáutica:**

Consiste en la organización de una serie de actividades dirigidas por expertos en Aeronáutica y Prevención de Accidentes. El mismo consta de diversas conferencias relacionadas con las áreas antes mencionadas, teniendo como objetivos:

16.5.1 Incentivar al personal de la F.A.N.B con responsabilidad en materia de Seguridad Aérea, proporcionándole conocimientos que permitan actualizarlo en esta materia, a objeto de optimizar la prevención de accidentes.

16.5.2 Dar a conocer las diferentes acciones y logros obtenidos por la F.A.N.B en el área de prevención de accidentes aéreos, con el propósito de estimular en este campo a las diferentes organizaciones aeronáuticas del país.

16.5.3 Estrechar los vínculos existentes entre las diferentes organizaciones aeronáuticas del país, permitiéndoles actualizar conocimientos en materia de Seguridad a través del intercambio de conocimientos y experiencias.

#### **16.6. Inspecciones Programadas:**

Serán todas aquellas actividades destinadas a la verificación de las condiciones de operatividad de los elementos de apoyo a las operaciones aéreas y terrestres en la F.A.N.B, y a proponer las acciones correctivas de las condiciones inseguras que se detecten, y verificar la correcta aplicación de los procedimientos operacionales, de mantenimiento u otra actividad en las Unidades F.A.N.B.

#### **16.7. Inspecciones no programadas:**

Se realizarán en virtud de alguna situación especial que altere de una u otra forma las actividades de seguridad, de las diferentes Unidades Aéreas de la F.A.N.

#### **16.8. Operativos Especiales de SAT:**

Son todas aquellas actividades de prevención de accidentes incidentes, destinadas a minimizar los riesgos de accidentes e incidentes durante actos especiales de asistencia masiva de personal tales como desfiles, exhibiciones aéreas, ferias aeronáuticas, despliegues de Unidades Aéreas, entre otros.

#### **16.9. Conferencias y Talleres SAT:**

Tiene como finalidad concienciar al personal militar y civil integrantes de las unidades orgánicas de la F.A.N.B, sobre la importancia de la seguridad en todas las áreas funcionales donde ellos se desempeñen diariamente.

#### **16.10. Informe mensual de Seguridad Aérea, Terrestre e Higiene Industrial:**

Todas las Unidades Aéreas de la F.A.N.B, deberán elaborar un informe mensual en el cual se registren las actividades más importantes que en materia de Seguridad se hayan realizado, siguiendo el patrón que establezca la DIRSAT. Dicho informe deberá ser enviado directamente a la INGAV los cinco (05) primeros días de cada mes, e informarle a su respectivo Comando a través de su Órgano Regular.

#### **16.11. Asesoría Técnica:**



NO CLASIFICADO

Es un organismo consultivo que se activa a requerimiento de DIRSAT, para proporcionar asesoramiento técnico en materia SAT, y así coadyuvar a la solución de problemas que pudiesen comprometer la seguridad dentro del ámbito de la Aviación.

## II DISPOSICIONES GENERALES.

Ninguna.

## III DISPOSICIONES PARTICULARES.

Ninguna.

## V VIGENCIA.

Esta Directiva entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación.

CÚMPLASE:



**HENRY DE JESÚS RÁNGEL SILVA  
GENERAL EN JEFE  
COMANDANTE ESTRATÉGICO OPERACIONAL**

NO CLASIFICADO