



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Anexo

Número:

Referencia: ANEXO A - REGLAMENTACIÓN DEL TÍTULO V DEL CÓDIGO AERONÁUTICO LEY N° 17.285 Y SUS MODIFICATORIAS “ACTIVIDADES DEL PERSONAL QUE CUMPLE FUNCIONES TÉCNICAS ESENCIALES EN LA CONDUCCIÓN DE AERONAVES O DE SEGURIDAD A BORDO”

ANEXO A

REGLAMENTACIÓN DEL TÍTULO V DEL CÓDIGO AERONÁUTICO

LEY N° 17.285 Y SUS MODIFICATORIAS

“ACTIVIDADES DEL PERSONAL QUE CUMPLE FUNCIONES TÉCNICAS ESENCIALES EN LA CONDUCCIÓN DE AERONAVES O DE SEGURIDAD A BORDO”

I - ALCANCE

ARTÍCULO 1°.- La presente Reglamentación establece las normas y fija límites toques de carácter general con relación a las actividades del personal que cumple funciones técnicas esenciales en la conducción de una aeronave o de seguridad a bordo de la misma. Su aplicación y cumplimiento corresponde a todos los explotadores de aeronaves y a todo el personal que integre las tripulaciones de estas. La solución de aquellos casos o situaciones no contempladas específicamente deberá ser propuesta para su estudio y consideración a la autoridad aeronáutica.

II -DEFINICIONES

ARTÍCULO 2°.- A los efectos de la interpretación y aplicación de las presentes normas, se entiende por:

a. Base: Lugar donde el explotador tiene un centro de operaciones al cual se encuentra afectado con carácter permanente el miembro de la tripulación. Este lugar debe coincidir, desde el punto de vista de la variación circadiana, con el lugar de residencia del tripulante.

b. Descanso nocturno: Abarca el lapso comprendido entre las 00:00 horas y las 06:00 hora local.

c. Día calendario: Intervalo entero que corre de medianoche a medianoche.

d. Día horario: Intervalo de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas.

e. Explotador: Persona de existencia humana o ideal que utiliza legítimamente la aeronave por cuenta propia, aún sin fines de lucro.

f. Medios de descanso a bordo para la tripulación: Lugares e instalaciones que ofrezcan comodidad e independencia, con el fin de proporcionar al tripulante el descanso apropiado durante el tiempo de vuelo. Consistirán, como mínimo, en litera y/o asiento de descanso reclinable de adecuado confort, separados y aislados por medios físicos.

g. Períodos de actividad: Períodos de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas, de SIETE (7) días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario, dentro de los cuales el explotador programa la actividad a desarrollar por sus tripulaciones y/o actividad que las mismas realizarán efectivamente.

h. Período de descanso: Lapso durante el cual se releva al miembro de la tripulación de todas las tareas y obligaciones relacionadas con su actividad al finalizar el tiempo de servicio.

i. Tiempo de servicio: Período durante el cual un miembro de la tripulación está a disposición del explotador en actividades relacionadas con su empleo. En el tiempo de servicio quedan incluidos, a título enunciativo, el tiempo de servicio de vuelo, el tiempo de instrucción en tierra, el tiempo de entrenador o de estudios realizados por encargo del explotador, el tiempo de traslado y el tiempo de guardia.

j. Tiempo de servicio de vuelo: Lapso necesario para preparar, ejecutar y finalizar administrativamente un vuelo según el horario establecido o previsto, desde una hora antes de la iniciación del vuelo o serie de vuelos hasta media hora después de finalizado el o los mismos.

k. Tiempo de vuelo: Período total transcurrido desde que el avión comienza a moverse por sus propios medios, con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo “entre calzas” de uso general

l. Tiempo máximo fuera de base: Cantidad máxima de días dentro de un mes que el explotador puede programar al miembro de la tripulación para el cumplimiento de su actividad de vuelo fuera de base.

m. Tripulación: Persona o conjunto de personas a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante el tiempo de servicio de vuelo.

n. Tripulación de vuelo: Persona o conjunto de personas que desempeñan funciones técnicas esenciales en la conducción de una aeronave.

o. Tripulación de cabina de Pasajeros: Persona o conjunto de personas que en interés de la seguridad de los pasajeros cumple con las obligaciones que le asigne el explotador o el piloto al mando de la aeronave en concordancia con las funciones que le confiere su Certificado de Competencia pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.

p. Fatiga1: Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o

físico debido a la falta de sueño o a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana y/o carga de trabajo (actividad mental y/o física), y que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su capacidad para desempeñar sus funciones relacionadas con la seguridad operacional.

q. Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga: Es un sistema de gestión que un titular de un certificado de operador puede utilizar para mitigar los efectos de la fatiga en sus operaciones en particular. Es un proceso basado en datos y un método sistemático que se utiliza para monitorear y manejar, de forma continua, los riesgos a la seguridad asociados con errores ocasionados por fatiga.

r. Zona horaria: Es el área geográfica donde la distancia entre el punto de partida del tiempo de servicio de vuelo o tiempo de servicio donde un miembro de la tripulación se aclimató por última vez y su punto de llegada, no supera los 60° grados de longitud.

s. Aclimatado: Es una condición en la cual un miembro de la tripulación ha estado en una zona horaria por SETENTA Y DOS (72) horas o ha obtenido por lo menos TREINTA Y SEIS (36) horas libres de servicio.

III – PERÍODOS DE ACTIVIDAD PARA TRANSPORTE AÉREO REGULAR

ARTÍCULO 3°.- Estos períodos son los señalados en las Tablas que figuran como "ANEXO I y ANEXO VI" de esta Reglamentación, en las cuales se establecen los tiempos máximos de vuelo y de servicio de vuelo para las distintas tripulaciones, por períodos de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas y de SIETE (7) días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario.

ARTÍCULO 4°.- Para tripulaciones de DOS (2) Pilotos (Tipo I) y tripulación de cabina Tipo I, el tiempo de vuelo no debe sumar más de TREINTA Y CUATRO (34) horas en un lapso de SIETE (7) días calendario consecutivos.

ARTÍCULO 5°.- Los tiempos de vuelo y de servicio de vuelo fijados en la Tabla que figuran como ANEXO I y ANEXO VI para todos los períodos constituyen limitaciones a la programación del explotador y a la actividad real del miembro de la tripulación.

ARTÍCULO 6°.- Las tripulaciones de Vuelo II y III deben contar con los medios de descanso a bordo indicados en el Punto II - Definiciones, artículo 2°, inciso f).

ARTÍCULO 7°.- Las tripulaciones de Vuelo II que no dispongan de los medios de descanso expresados en el artículo 6° limitarán para el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas el tiempo de vuelo (TV) a DIEZ (10) horas y el tiempo de servicio de vuelo (TSV) a CATORCE (14) horas, para lo cual deberá reservarse UN (1) asiento de pasajeros para el uso exclusivo del tripulante que se encuentre en descanso.

Las tripulaciones de Vuelo III que no dispongan de los medios expresados en el artículo 6°, y la Tabla que figura como ANEXO I (Litera), limitarán para el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas el tiempo de vuelo (TV) y el tiempo de servicio de vuelo (TSV) al correspondiente a la tripulación II requiriendo los correspondientes medios de descanso.

ARTÍCULO 8°.- El explotador integrará la tripulación de cabina de pasajeros según lo establecen las reglamentaciones vigentes, siendo los períodos de actividad máxima para este personal los contenidos en la Tabla del ANEXO VI. Los tiempos de vuelo y de servicio de vuelo, fijados en la Tabla mencionada para todos los períodos, constituyen limitaciones a la programación del explotador y a la actividad real del tripulante.

1 Definición Extraída del documento de OACI: Doc 9966, Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga

ARTÍCULO 9°.- Las tripulaciones de cabina de pasajeros Tipo II que no dispongan de los medios de descanso a bordo limitarán para el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas el tiempo de vuelo (TV) a NUEVE (9) horas y el tiempo de servicio de vuelo (TSV) a TRECE (13) horas. El explotador podrá adicionar hasta UN (1) tripulante de cabina de pasajeros a la composición de la tripulación II en estas condiciones, con el fin de incrementar en DOS (2) horas los límites máximos de tiempo de vuelo (TV) y tiempo de servicio de vuelo (TSV) establecidos en este artículo. Cuando se adicione el tripulante para aplicar la extensión mencionada en los límites máximos deberá reservarse UN (1) asiento de pasajeros para uso exclusivo del tripulante que se encuentre en descanso.

ARTÍCULO 10.- El tiempo de vuelo que se efectúe en los períodos que corresponden al descanso nocturno no debe sumar más de DOCE (12) horas en un lapso de SETENTA Y DOS (72) horas consecutivas.

Para tripulaciones de vuelo Tipo I, o Tipo II cuando no cuenten con medios de descanso, no se podrá programar ni la tripulación podrá volar una secuencia de más de DOS (2) servicios de vuelo en días consecutivos cuyo tiempo de vuelo abarque total o parcialmente el rango horario comprendido entre las DOS (02:00) horas y las CINCO (05:00) horas y no más de TRES (3) períodos consecutivos de actividad abarcando total o parcialmente el rango horario comprendido entre las CINCO CERO UNO (05:01) horas y las SIETE (07:00) horas. En caso de programarse alguna de las secuencias máximas con las características anteriormente mencionadas, al día siguiente no podrá programarse ninguna actividad con inicio anterior a las DOCE (12:00) horas. Para cualquier combinación entre las actividades mencionadas se aplicará la interpretación más restrictiva.

ARTÍCULO 11.- En el período de VEINTICUATRO (24) horas cuando el tiempo de servicio se inicie, transcurra o finalice entre las CERO (0) horas y SEIS (6) horas, el tiempo de servicio de vuelo máximo establecido en el ANEXO I al ANEXO VI de esta Reglamentación será disminuido a razón de QUINCE (15) minutos por cada hora o fracción que el servicio transcurra dentro del período de descanso nocturno interrumpido, en los casos en que la tripulación cuente con medios de descanso a bordo. Si las aeronaves no cuentan con dichos medios de descanso, la reducción será de TREINTA (30) minutos por cada hora o fracción dentro del período del descanso nocturno interrumpido.

ARTÍCULO 12.- Cuando la aeronave, al iniciar el vuelo, no cuente con piloto automático y/o radar y/o cabina altimétrica presurizada, el tiempo de vuelo para el período de VEINTICUATRO (24) horas será reducido en la forma que se indica a continuación:

- a. Por falta de piloto automático y/o radar meteorológico: el QUINCE POR CIENTO (15 %).
- b. Por falta de cabina altimétrica presurizada: el DIEZ POR CIENTO (10 %).
- c. En caso de concurrencia: La limitación será el resultado de la sumatoria de los porcentajes respectivos.

Lo establecido en el inciso a) de este artículo es aplicable solo para la tripulación de vuelo.

ARTÍCULO 13.- Para aviones en el período de VEINTICUATRO (24) horas la cantidad máxima de aterrizajes será de SEIS (6) para la tripulación de vuelo. Dicha cantidad será disminuida en cualquier condición y en el período señalado, de acuerdo a lo que a continuación se indica:

- a. Hasta DOS (2) horas de tiempo de vuelo: Un máximo de CUATRO (4) aterrizajes o hasta SEIS (6) aterrizajes siempre que entre el cuarto y los siguientes disponga de un descanso no menor de UNA (1)

hora.

- b. Entre DOS (2) y OCHO (8) horas de vuelo: Un máximo de SEIS (6) aterrizajes.
- c. Entre OCHO (8) y ONCE (11) horas de vuelo: Un máximo de CINCO (5) aterrizajes.
- d. Entre ONCE (11) y CATORCE (14) horas de vuelo: Un máximo de CUATRO (4) aterrizajes.
- e. Más de CATORCE (14) horas de vuelo: Un máximo de DOS (2) aterrizajes.

Para las aeronaves de ala rotativa las limitaciones están indicadas en el ANEXO B.

ARTÍCULO 14.- El miembro de la tripulación que realiza un servicio de vuelo de regreso a su base y se vence antes de llegar podrá continuar en traslado en el mismo vuelo como personal transportado y en ese lapso se computará como tiempo de servicio y será sumado al tiempo de servicio de vuelo cumplido, a los fines exclusivos de la determinación del descanso correspondiente.

ARTÍCULO 15.- En todas las tripulaciones integradas por TRES (3) o más pilotos, por lo menos DOS (2) de ellos deben estar habilitados como pilotos para operar la aeronave en la ruta. Para las operaciones realizadas con tripulaciones de vuelo Tipo II y Tipo III que cuenten con medio de descanso a bordo se deberá disponer, durante el período de tiempo de vuelo programado, de DOS (2) horas consecutivas para el descanso del piloto que ejecutará la maniobra de aterrizaje en la última etapa del vuelo y NOVENTA (90) minutos consecutivos para el descanso del piloto a cargo de las tareas de monitoreo durante el aterrizaje en la última etapa del vuelo.

ARTÍCULO 16.- Cuando se programe la actividad de UN (1) miembro de la tripulación para que vuele en distintas tripulaciones y/o tipo de aeronaves, los tiempos de vuelo y servicio de vuelo a tener en cuenta serán los que correspondan a la situación en que desarrolla la mayor parte de esa actividad.

ARTÍCULO 17.- Se programará la actividad de la tripulación de manera que, en un período de TREINTA (30) días calendario, no se exceda de DIECIOCHO (18) días fuera de base.

IV – PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR

ARTÍCULO 18.- Estos períodos son los señalados en la Tabla que figura como "ANEXO II" de esta Reglamentación, en la cual se establecen los tiempos máximos de vuelo y de servicio de vuelo para las distintas tripulaciones de vuelo, por períodos de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas y de SIETE (7) días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario. Para los tripulantes de cabina de pasajeros los períodos son los señalados en la Tabla del ANEXO VI para las tripulaciones III y IV.

ARTÍCULO 19.- Para las tripulaciones de vuelo afectadas al Transporte Aéreo No Regular, a los efectos de considerar los tiempos de vuelo y de servicio de vuelo fijados en la Tabla del ANEXO II, que constituyen limitaciones a la programación del explotador y a la actividad real del miembro de la tripulación, se le aplicarán los criterios contenidos en los artículos 6º, 10, 11, 12, 14, 15, 16 y 17 correspondientes al Transporte Aéreo Regular para las tripulaciones II y III.

Para las tripulaciones de Vuelo I a III la cantidad máxima de aterrizajes será de OCHO (8) en el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas y para la tripulación VII, será de SEIS (6) para el mismo período.

En caso de que un explotador realice actividades aéreas con diferentes certificados de explotador (Transporte Aéreo –TAR o TANR- y Trabajo Aéreo –TA-) en un mismo lugar de operaciones, en forma alternada o consecutiva, utilizando para ello los mismos tripulantes de vuelo, las limitaciones a aplicar –por todo concepto- serán las correspondientes a la actividad de mayor desarrollo promedio mensual en ese sitio.

V – PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRABAJO AGRO-AÉREO, TRABAJO AÉREO E INSTRUCCIÓN AÉREA.

ARTÍCULO 20.- En las distintas formas de trabajo agro-aéreo establecidas, artículo 1º, inciso 1 del Decreto N° 2836/71, los explotadores y tripulantes se ajustarán a los tiempos máximos, en los períodos de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas y de SIETE (7) días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario, que se indican en la Tabla del ANEXO III. Los valores de tabla únicamente serán de aplicación para aeronaves de diseño específico, respecto de las tareas de aero aplicación; para el resto de las aeronaves no específicas, se considerarán los tiempos máximos con una reducción del VEINTE POR CIENTO (20 %).

ARTÍCULO 21.- En las distintas formas de trabajo aéreo definidas por el artículo 1º, incisos 2 a 9 inclusive del Decreto N° 2836/71, los explotadores y tripulantes se ajustarán a los tiempos máximos, en los períodos de VEINTICUATRO (24) horas, de SIETE (7) días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario, que se indican en la Tabla del ANEXO IV.

ARTÍCULO 22.- La actividad aérea de instrucción desarrollada por escuelas de vuelo e instituciones Aero deportivas habilitadas al efecto se regirán por los tiempos máximos, para los períodos de VEINTICUATRO (24) horas, SIETE (7) días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario establecidos en la Tabla del ANEXO V.

VI - DESCANSOS MÍNIMOS

ARTÍCULO 23.- El descanso debe ser otorgado a partir de la hora de finalización del tiempo de servicio de vuelo cumplido en la actividad inmediata anterior, más CUARENTA Y CINCO (45) minutos por traslado. El explotador debe otorgar y los miembros de la tripulación deben cumplir los descansos mínimos que establece la Tabla del ANEXO VII.

ARTÍCULO 24.- El explotador deberá dar instrucciones a los miembros de la tripulación para que durante los períodos de descanso se abstengan de toda otra actividad que contradiga el objeto del mismo, siendo el tripulante el responsable del correcto cumplimiento del descanso.

ARTÍCULO 25.- Al momento de iniciarse un tiempo de servicio de vuelo programado, el miembro de la tripulación deberá haber gozado del descanso de su actividad previa, en base o fuera de ella.

ARTÍCULO 26.- Si el miembro de la tripulación se halla en base o fuera de ella y va a disponer íntegramente del descanso nocturno, el tiempo de descanso que le corresponde será el que establece la columna II de la Tabla del ANEXO VII. En caso de que el miembro de la tripulación no vaya a disponer totalmente del descanso nocturno, el tiempo de descanso que le corresponda será el que determina la columna III de la referida Tabla. Para la tripulación de DOS (2) pilotos (Tipo I) y tripulación de cabina Tipo I cuando el tiempo de servicio de vuelo comprenda más del CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del período correspondiente al descanso nocturno interrumpido (00:00 horas a 06:00 horas) se adicionarán DOS (2) horas al tiempo indicado en la misma Columna III para dichas horas de servicio.

ARTÍCULO 27.- Cuando UN (1) tripulante realice un vuelo o serie de vuelos por el que deba permanecer fuera de base, tendrá a su regreso, finalizada la serie de vuelos programados por el explotador, un descanso posterior cuya duración será equivalente al TREINTA POR CIENTO (30 %) de los días que permaneció fuera de base, sin incluir en estos los días de salida y llegada y hasta un máximo de CUATRO (4) días. En este descanso se considerará incluido el descanso correspondiente al servicio de vuelo de llegada, y nunca deberá ser menor que el

establecido en el ANEXO VII de esta Reglamentación.

ARTÍCULO 28.- En el período de SIETE (7) días calendario consecutivos, cada miembro de la tripulación debe disponer al momento de la publicación de su programación original como mínimo de TREINTA Y SEIS (36) horas consecutivas de descanso en base o fuera de ella, respetándose los tiempos máximos de vuelo de las Tablas del ANEXO I al ANEXO VI inclusive para dicho período. Por cuestiones de demoras generadas por situaciones de fuerza mayor, índole técnica o meteorológicas no programadas, este descanso podría ser afectado hasta un mínimo de TREINTA Y TRES (33) horas consecutivas de descanso únicamente aplicable fuera de base.

ARTÍCULO 29.- En cada mes calendario el miembro de la tripulación debe disponer de DIEZ (10) días calendario de descanso para los meses que cuenten con TREINTA (30) días o menos y de ONCE (11) días calendario de descanso para los restantes meses, de los cuales por lo menos OCHO (8) deben ser de descanso en base. De estos últimos -para servicios de cabotaje y países limítrofes- TRES (3) deben ser continuados, y para los demás servicios internacionales, CUATRO (4) serán continuados.

ARTÍCULO 30.- En un período de TRESCIENTOS SESENTA Y CINCO (365) días a un máximo de CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO (455) días, el miembro de la tripulación debe disponer de TREINTA (30) días consecutivos de descanso –vacaciones anuales- que podrá tomarse en períodos no menores de QUINCE (15) días corridos. Debiendo el tripulante computar un total de NOVENTA (90) días de vacaciones dentro de los últimos TREINTA Y SEIS (36) meses. Se tomará como fecha de inicio para el cómputo de los días establecidos en el presente artículo la fecha de inicio de las vacaciones ya gozadas por el tripulante en el último período.

ARTÍCULO 31.- En la estación del año opuesta a las vacaciones anuales, debe disponer además de DIEZ (10) días consecutivos de descanso en la forma en que convenga cada explotador con el miembro de la tripulación.

ARTÍCULO 32.- En los aeródromos terminales y en los de escala donde por horario se producen esperas relativamente prolongadas, el explotador debe disponer, cuando así fuere posible, de un lugar adecuado con comodidad e independencia para el descanso momentáneo de los miembros de la tripulación.

ARTÍCULO 33.- Los miembros de la tripulación deben recibir un descanso de no menos de TREINTA Y SEIS (36) horas consecutivas si estos recorren una longitud geográfica de más de SESENTA GRADOS (60°) medidos entre la posición geográfica del último lugar donde se aclimataron y el aeropuerto de destino durante un tiempo de servicio de vuelo o tiempo de servicio. Las TREINTA Y SEIS (36) horas de descanso que se contemplan en este artículo cumplen con los mínimos de descanso indicados en la Tabla del ANEXO VII. Cumplido el descanso, la tripulación se encuentra aclimatada a la nueva zona horaria.

VII - EXCEPCIONES

ARTÍCULO 34.- El presente régimen de excepciones que se establece tiene como propósito la regulación del exceso de los tiempos máximos en actividad de vuelo, dentro de determinados límites y en circunstancias que lo justifiquen.

ARTÍCULO 35.- Las excepciones podrán aplicarse a los tiempos máximos establecidos en las Tablas de los ANEXOS correspondientes, en el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas, pudiendo incrementarse, previa realización de análisis de riesgo, hasta un VEINTE POR CIENTO (20 %).

Las excepciones son aplicables en los casos previstos en el Título VIII del Código Aeronáutico y, además, en:

- a. Operaciones de auxilio, evacuación y en caso de emergencias producidas por desastres graves, tales como pandemias, terremotos, inundaciones, naufragios, accidentes de aviación, etc.
- b. Situaciones de emergencia que obedezcan a problemas de defensa nacional.

ARTÍCULO 36.- Iniciado el vuelo, cuando se produzcan demoras operativas el tiempo de servicio de vuelo y el tiempo de vuelo podrá incrementarse a criterio del Comandante de la aeronave para toda la tripulación hasta el VEINTE POR CIENTO (20 %) de los valores máximos en el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas indicados en las Tablas de los ANEXO I al VI e igualmente podrá incrementar en UN (1) aterrizaje más según los máximos previstos en el artículo 13 del presente ANEXO A. Se consideran demoras operativas a aquellas en las cuales el explotador no tiene control en cuanto a su ocurrencia y son las causadas por meteorología adversa, mal funcionamiento del equipamiento de la aeronave y demoras de control de tránsito aéreo. No se consideran demoras operativas las producidas por despacho de pasajeros demorados, servicios de comidas previstas a bordo demoradas o demoras producidas en carga de equipajes, carga o correo, limpieza y acondicionamiento de aeronave.

ARTÍCULO 37.- Cuando se aplique el régimen de excepción aquí previsto, el Comandante de la aeronave deberá producir un informe circunstanciado al explotador. Por su parte, este deberá llevar un registro especial en el cual asentará tales excepciones.

ARTÍCULO 38.- Cuando a conveniencia del explotador se deba realizar un traslado de aeronave de regreso a su base, que por razones técnicas o meteorológicas se encuentre fuera de ella, y su tripulación se encontrara vencida en el tiempo de vuelo (TV) y/o tiempo de servicio de vuelo (TSV) se podrá trasladar una tripulación a los efectos de efectuar el mencionado vuelo inmediatamente posterior al traslado. El tiempo del traslado a los efectos del cómputo se considerará como tiempo de servicio de vuelo.

ARTÍCULO 39.- Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga.

Ningún Explotador podrá exceder lo dispuesto en la presente Reglamentación en materia de descansos, salvo que cuente con un Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga autorizado por la Autoridad Aeronáutica en el que se contemple, como mínimo, un grado de seguridad contra los accidentes o incidentes relacionados con la fatiga.

El Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga deberá incluir lo siguiente:

- a. Una política de gestión de riesgos asociados a la fatiga.
- b. Un programa de capacitación y de toma de conciencia.
- c. Un sistema de reportes de fatiga.
- d. Un sistema para el monitoreo de la fatiga de los miembros de la tripulación de vuelo.
- e. Un procedimiento para el reporte de incidentes y una evaluación de desempeño.

Lo dispuesto en el presente artículo entrará en vigencia cuando la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) emita la respectiva disposición que lo regule.

ARTÍCULO 40.- Programa de Capacitación y de toma de conciencia sobre la Fatiga.

Cada explotador, en caso de poseer un Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga autorizado por la Autoridad Aeronáutica, deberá desarrollar e implementar un programa de capacitación y de toma de conciencia aprobado por dicha autoridad. Este programa brindará capacitación y toma de conciencia, sobre una base anual, a

todos los empleados y todas las empleadas del explotador responsables de aplicar las disposiciones de esta norma, lo que incluye a los miembros de la tripulación de vuelo, los despachantes, los individuos involucrados de manera directa en la programación de horarios de servicio de los miembros de la tripulación de vuelo, los individuos involucrados de manera directa en el control operacional y todo empleado y toda empleada que supervise de manera directa la gestión de dichas áreas.

El Programa de Capacitación y de toma de conciencia sobre la Fatiga deberá estar diseñado de manera tal que promueva la concientización sobre los siguientes puntos:

- a. La fatiga,
- b. Los efectos de la fatiga en los pilotos y
- c. Las contramedidas para la fatiga.

Cada explotador deberá actualizar su programa de capacitación y de toma de conciencia cada DOS (2) años y presentar dicha actualización a la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aceptación.

Dentro de un plazo de DOCE (12) meses a partir de la fecha de presentación del Programa de Capacitación y de toma de conciencia sobre la Fatiga, la Autoridad deberá revisar y aceptar o rechazar dicha actualización. En caso de rechazar la actualización, el explotador deberá sugerir modificaciones para una nueva presentación de la actualización.

Lo dispuesto en el presente artículo entrará en vigencia cuando la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) emita la respectiva disposición que lo regule.

ARTÍCULO 41.- Para operaciones exclusivamente de carga, el explotador podrá adicionar UN (1) piloto a la tripulación Tipo II y DOS (2) pilotos a la tripulación Tipo III correspondientes al ANEXO I, durante un tiempo de servicio de vuelo. En este caso, el descanso fuera de base será de DIEZ (10) horas consecutivas. El período de descanso de DIEZ (10) horas consecutivas deberá proveer a los miembros de la tripulación de vuelo un mínimo de OCHO (8) horas ininterrumpidas de oportunidad de sueño.

Las tripulaciones de vuelo que recorran más de SESENTA GRADOS (60°) de longitud durante un tiempo de servicio de vuelo o tiempo de servicio deberán tener un descanso de no menos de CINCUENTA Y SEIS (56) horas consecutivas al regresar a la base. Las CINCUENTA Y SEIS (56) horas de descanso que se contemplan en este artículo deben comprender TRES (3) períodos completos de descanso nocturno basados en la hora local.

Se considera que la tripulación se mantuvo siempre aclimatada a la zona horaria de la base.

VIII – DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

ARTÍCULO 42.- Los tripulantes deberán llevar consigo la documentación actualizada que acredite la actividad que realizan y quedarán obligados a presentarla ante la autoridad competente cuando esta la requiera. El explotador, por su parte, deberá asegurar que su personal dependiente cumpla con la obligación anteriormente señalada.

ARTÍCULO 43.- Cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo y tripulantes de cabina podrán efectuar otra actividad de vuelo -remunerada o no- siempre que la misma no exceda la suma total de los tiempos de vuelo y de servicio establecidos en la presente Reglamentación.

ARTÍCULO 44.- El respectivo tripulante es responsable de:

- a. No exceder los límites máximos de horas de vuelo y de servicio de vuelo en la suma de las actividades que desarrolle,
- b. Cumplir con los descansos correspondientes a dicha suma de actividades antes de iniciar un nuevo vuelo y
- c. Notificar a cada uno de los explotadores involucrados las actividades cumplidas.

ARTÍCULO 45.- El explotador integrará las tripulaciones de vuelo y de cabina de pasajeros de sus aeronaves con la cantidad mínima que fijen las respectivas reglamentaciones de operaciones y, además, con la cantidad y especialidad de miembros de tripulación adicionales que resulten necesarios de acuerdo a la operación a que esté afectada cada una de las aeronaves.

ARTÍCULO 46.- Cuando el explotador disponga o permita que un miembro de la tripulación de vuelo y tripulante de cabina de su dependencia efectúe otras tareas o servicios en tierra, ajenos a los específicos y afines que le correspondan como tal, deberá tener en cuenta que la extensión y frecuencia de los mismos no interfieran los descansos aquí establecidos ni constituyan factores concurrentes a la fatiga de vuelo. Igual obligación deberá adoptar el miembro de la tripulación, en la ejecución de tareas ajenas a su empleo y durante su período de descanso.

ARTÍCULO 47.- Una vez designado un miembro para integrar una tripulación y encontrándose en el aeropuerto, en caso de producirse demora y después de ser notificado de la misma, si esta supera las CUATRO (4) horas, el explotador deberá trasladar a los miembros de la tripulación a sus respectivos domicilios o lugar apto para alojamiento, según se encuentren en base o fuera de ella a efectos del correspondiente descanso de los mismos, según la Tabla del ANEXO VII antes de reiniciar el vuelo o serie de vuelos. Para períodos de demoras inferiores a CUATRO (4) horas, el explotador deberá disponer en el aeropuerto de las facilidades previstas en el artículo 32 del presente ANEXO A, donde los tripulantes permanecerán sin poder ser afectados en otra actividad. El cómputo se reanuda a partir de la hora que corresponda a la fijada para la presentación para reanudar el vuelo o serie de vuelos, adicionándose el primer lapso al segundo, para determinar el tiempo de servicio de vuelo total.

ARTÍCULO 48.- Cuando por razones de programación, el tripulante deba cumplir en el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas con más de un servicio de vuelo, el tiempo que medie entre la finalización del tiempo de servicio de vuelo precedente y el fijado para la iniciación del tiempo de servicio de vuelo inmediato no deberá ser mayor de TRES (3) horas. El tiempo mencionado en el párrafo anterior no interrumpe el tiempo de servicio de vuelo del tripulante y para determinar el tiempo de vuelo total, se adicionará el primer lapso al segundo.

ARTÍCULO 49.- Será considerado tiempo de servicio:

- a. El tiempo que invierta cualquier miembro de la tripulación en instrucción y/o comprobación de cualquier índole en tierra, así como en otras actividades ordenadas por el explotador, en relación con sus tareas o empleo.
- b. El tiempo durante el cual el miembro de la tripulación se halle a disposición del explotador, en los aeródromos o lugar designado por el mismo, concrete o no su utilización en tareas a su servicio.
- c. El CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del tiempo en el que el miembro de una tripulación se halle a disposición del explotador cumpliendo guardia en su domicilio. Este tiempo se considerará solo al efecto del cómputo mensual de sus horas de Tiempo de Servicio de vuelo. El explotador no podrá programar DOS (2) guardias en días consecutivos.

d. El tiempo que invierta cualquier miembro de la tripulación para ser trasladado en vuelo, por conveniencia del explotador, con el fin de tomar un servicio asignado o para regresar del mismo.

ARTÍCULO 50.- El CINCUENTA POR CIENTO (50 %) del tiempo que un miembro de la tripulación invierta en equipos sintéticos de instrucción será considerado como tiempo de vuelo solamente a los efectos de esta Reglamentación.

ARTÍCULO 51.- El incumplimiento de las normas contenidas en la presente Reglamentación por parte del explotador y/o miembro de la tripulación dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el Capítulo I del Título XIII del CÓDIGO AERONÁUTICO y sus respectivas Reglamentaciones. Los explotadores de aeronaves no dedicadas a la actividad comercial (no poseedores del Certificado de Explotador Aéreo) regularán los períodos de actividad máxima de sus tripulaciones considerando las Tablas del ANEXO II y del ANEXO VII de esta Reglamentación, por estar su actividad comprendida en los alcances del artículo 78 del Título V del citado CÓDIGO AERONÁUTICO.

ARTÍCULO 52.- Para la ejecución de operaciones definidas en el artículo 35, cuya realización no pueda ser encuadrada dentro de los parámetros establecidos por esta Reglamentación, serán analizadas individualmente por la Autoridad de Aplicación para, de corresponder, obtener su autorización.

ANEXO I –									
PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA									
TRANSPORTE AÉREO REGULAR									
Tipo N°	Composición	24 Horas consecutivas		7 días consecutivos	Mes calendario		Trimestre	Año calendario	Observaciones
		TV	TSV	TSV	TV	TSV			
I	2 Pilotos	8	13	65	90	200	240	860	
II	3 Pilotos	13	17	72	100	200	285	1000	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo art.2° inc F
III	4 Pilotos	17	22	74	100	200	285	1000	La aeronave

									debe contar con medios de descanso a bordo art.2° inc F (Literas)
--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

**ANEXO II -
PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA
TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR**

Tipo N°	Composición	24 Horas consecutivas		7 días consecutivos	Mes calendario		Trimestre	Año calendario	Observaciones
		TV	TSV	TSV	TV	TSV			
I	2 Pilotos	10	15	65	90	200	250	900	
II	3 Pilotos	14	18	72	90	200	250	900	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo art.2° inc F (Literas)
III	4 Pilotos	18	22	76	100	200	300	1000	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo art.2° inc F (Literas)
IV	1 Piloto	8	12	60	80	180	230	800	

NOTAS ANEXO II

Para las tripulaciones de vuelo de tipo I a III la cantidad máxima de aterrizajes será de OCHO (8) en el

período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas y para tripulación IV, será de SEIS (6) para el mismo período.

Para las tripulaciones de ala rotativa se respetará lo establecido en el ANEXO B del presente decreto.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ANEXO III –

PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRABAJO AGRO-AÉREO

Tipo N°	Composición	24 Horas consecutivas		7 días consecutivos		15 días consecutivos		Mes calendario		Trimestre	Año calendario	Observaciones
		TV	TSV	TSV	TV	TSV	TV	TSV	TV	TV		
I	Para avión 1 piloto	9	14	70	90	140	120	240	350	900	En Dos (2) turnos con un descanso intermedio de por lo menos Cuatro (4) horas consecutivas para cumplir el TV para el período de veinticuatro (24) hs consecutivas	

NOTA ANEXO III

Para las aeronaves restringidas que no tienen certificación de fábrica para tareas agro aéreas los tiempos máximos se reducen a un VEINTE (20 %) por ciento. Para el caso de helicóptero referirse al ANEXO B.

ANEXO IV -

**PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRABAJO AÉREO EXCEPTO
AGRO-AÉREO**

Tipo N°	Composición	24 Horas consecutivas		7 días consecutivos	Mes calendario		Trimestre	Año calendario
		TV	TSV	TSV	TV	TSV	TV	TV
I	1 Piloto	8	12	70	90	230	270	800
II	2 Pilotos	10	14	76	90	230	270	800

NOTAS ANEXO IV

Se consideran en este ANEXO A las actividades definidas en el Decreto N° 2836/71, artículo 1°, incisos 2 al 9 inclusive, y que para concretarlas indistintamente se utilice como medio aéreo el avión, dirigible y aeróstato.

Para el caso de helicóptero referirse al ANEXO B de este decreto.

Los explotadores que para cumplimentar su actividad disponen el despliegue del material aéreo fuera de su base normal de operaciones, situación que implica que los tripulantes abandonen sus lugares de residencia habituales, dispondrán el relevo de los mismos en períodos no mayores a QUINCE (15) días, otorgando un descanso no menor a CINCO (5) días calendario consecutivos previos a la reanudación del trabajo.

ANEXO V -

PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA INSTRUCCIÓN AÉREA AVIÓN

Tipo N°	Composición	24 Horas Consecutivas		7 Días Consecutivos	Mes Calendario		Trimestre	Año Calendario
		TV	TSV	TV	TV	TSV	TV	TV
I	1 Piloto Instructor	6	12	52	80	160	240	800

NOTAS ANEXO V

Los turnos de vuelo no deberán superar UNA (1) hora TREINTA (30) minutos cada uno, y la actividad del instructor debe estar comprendida en DOS (2) períodos de TRES (3) horas cada uno, separados por un período de descanso de por lo menos TRES (3) horas en el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas.

La actividad del alumno piloto en vuelo local no debe superar DOS (2) turnos de UNA (1) hora TREINTA (30) minutos cada uno separados entre ellos por un período de descanso de por lo menos TRES (3) horas en un período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas.

Para vuelos de instrucción de navegación se podrán programar turnos de hasta un máximo de SEIS (6) horas en el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas, tanto para el piloto instructor como para el alumno piloto.

Para el caso de utilizarse helicópteros se deberá recurrir al ANEXO B.

ANEXO VI -

PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRIPULANTES

DE CABINA DE PASAJEROS

Tipo N°	Composición	24 Horas consecutivas		7 días consecutivos	Mes calendario		Trimestre	Año calendario	Observaciones
		TV	TSV	TSV	TV	TSV	TV	TV	
I	Necesaria vuelo interno regular	9	13	65	90	200	250	900	
II	Necesaria vuelo internacional regular	17	22	74	100	200	300	1000	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo art.2° inc F
III	Necesaria vuelo	14	18	72	90	200	250	900	La aeronave

	interno no regular								debe contar con medios de descanso a bordo art.2° inc F
IV	Necesaria vuelo internacional no regular	18	23	85	100	200	300	1000	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo art.2° inc F

NOTA ANEXO VI

Las tripulaciones II, III y IV para el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas no superarán las ONCE (11) horas de tiempo de vuelo sin cumplir un descanso a bordo de DOS (2) horas en períodos fraccionables no menores a UNA (1) hora

ANEXO VII - DESCANSOS MÍNIMOS APLICABLES SEGÚN TIEMPOS DE SERVICIO DE VEINTICUATRO (24) HORAS		
COLUMNA I	COLUMNA II	COLUMNA III
DURACIÓN DEL SERVICIO INMEDIATO PRECEDENTE	DESCANSO EN BASE O FUERA DE BASE	DESCANSO NOCTURNO INTERRUPTO (00:00 horas a 06:00 horas)
Hasta 6 horas	8 horas	10 horas
Hasta 8 horas	10 horas	12 horas
Hasta 9 horas	11 horas	13 horas

Hasta 10 horas	12 horas	14 horas
Hasta 11 horas	13 horas	15 horas
Hasta 12 horas	14 horas	16 horas
Hasta 13 horas	15 horas	16 horas
Hasta 14 horas	16 horas	17 horas
Hasta 15 horas	17 horas	17 horas
Hasta 16 horas	18 horas	18 horas
Hasta 17 horas	20 horas	20 horas
Hasta 18 horas	22 horas	22 horas
Hasta 19 horas	24 horas	24 horas
Hasta 20 horas	26 horas	26 horas
Hasta 21 horas	28 horas	28 horas
Hasta 22 horas	30 horas	30 horas
Hasta 23 horas	34 horas	34 horas
Más de 23 horas	36 horas	36 horas

