

**ADAPTACIONES, MODIFICACIONES Y COMPLEMENTACIONES AL DECRETO (PEN) 671/94 Y SU ACTUALIZACIÓN MEDIANTE LA DISPOSICIÓN N° 26/2000 Y LA DISPOSICIÓN 26/2003 DEL COMANDO DE REGIONES AÉREAS DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA.**

VISTO, lo establecido por el artículo 49 del Decreto (P.E.N.) 671/94, donde ordena la revisión periódica de las normas que regulan los tiempos máximos de actividad y mínimos de descanso del personal aeronavegante civil, lo informado por la Administración Nacional de Aviación Civil, lo determinado en los artículos 50 y 51 del citado Decreto, y

**CONSIDERANDO:**

- Que el título V del Código Aeronáutico (Ley 17.285 modificada por Ley 22.390) legisla, entre otros temas, sobre el personal que realiza funciones aeronáuticas a bordo de aeronaves de matrícula argentina.
- Que teniendo en cuenta los cambios constantes que se producen en la tecnología de los medios aéreos y el avance en la materia de investigación médica aeronáutica, de acuerdo a lo establecido en el artículo 49 del Decreto (P.E.N.) 671/94, la autoridad competente debe revisar el contenido de las normas establecidas por el Decreto 671/94 consultando con todos los sectores involucrados a los efectos de adecuarlo a las exigencias de la operación aérea actual.
- Que las normas cuyo dictado se propicia, constituyen un cuerpo orgánico que tiene por objeto preservar la seguridad de la operación de las aeronaves, en lo relativo a la actividad del personal que se desempeña a bordo en funciones técnicas y de seguridad, a órdenes del explotador.
- Que la fatiga que experimentan las tripulaciones con motivo o en ocasión del vuelo, constituye un factor de fundamental ponderación respecto a la seguridad del mismo, a cuyo fin resulta necesario determinar los períodos de actividad del personal, en lo que atañe a los tiempos máximos de vuelo y de servicio de vuelo, y asimismo, al lapso que, como tope, dicho personal permanecerá fuera del lugar habitual de residencia.
- Que, consecuentemente, es preciso dictar regulaciones referidas al descanso mínimo compatible con cada una de las situaciones contempladas, con el objeto de asegurar que los efectos que la fatiga produce en el organismo de las personas integrantes de las tripulaciones, se reduzcan a límites aceptables desde el punto de vista médico-aeronáutico, acorde con lo que aconseja la experiencia adquirida hasta el presente.
- Que es caso señalar, que las normas a dictarse se relacionan en forma directa con la problemática de la fatiga y el cansancio de las tripulaciones, desde el punto de vista médico-aeronáutico, prescindiéndose en el tratamiento de las cuestiones bajo examen, de lo inherente a la materia laboral del personal aeronáutico, ya que la misma está regida por la Ley de Contrato de Trabajo, convenios colectivos, estatutos particulares, según lo establece el Artículo 87 de la Ley 17.285 (Código Aeronáutico).
- Que teniendo en cuenta la posibilidad de situaciones particulares que puedan presentarse con motivo de las características de ciertos vuelos y a fin de preservar la seguridad de la operación aérea, la determinación de los tiempos de descanso debe ser objeto de consideración especial.
- Que resulta conveniente que, en lo futuro, se efectúen nuevos estudios y se propongan a este régimen las modificaciones o innovaciones que la práctica aconseje, como consecuencia de la experiencia acumulada y del progreso tecnológico que evidencien las nuevas aeronaves que se utilicen en el país.

Por ello,

**EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA DECRETA:**

Artículo 1°: Aprobar la reglamentación a las actividades del personal que cumple funciones técnicas esenciales en la conducción de una aeronave o de seguridad a bordo que surgen del ANEXO A.

Artículo 2°: Conforme lo dispuesto por el artículo 21 de la Ley de Ministerios, el Ministerio de Transporte será la autoridad de aplicación del presente decreto.

Artículo 3°- Facultase al Ministerio de Transporte, a dictar las adaptaciones, modificaciones y/o normas complementarias del régimen que se aprueba a través del ANEXO A del presente decreto, previa intervención de la Administración Nacional de Aviación Civil.

Artículo 4°: Derogase el Decreto N° 671 de fecha 4 de mayo 1994.

Artículo 5°: El presente entrará en vigencia el día de su publicación en el Boletín Oficial.

Artículo 6°: Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DE REGISTRO OFICIAL y archívese.

## ANEXO A

### I – ALCANCE

ARTICULO 1° - La presente reglamentación establece las normas y fija límites tope 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 éstas. La solución de aquellos casos o situaciones no contempladas específicamente, deberá ser propuesta para su estudio y consideración a la autoridad aeronáutica.

### II – DEFINICIONES

ARTICULO 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 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 física 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, a 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 en vuelo, el tiempo de posicionamiento entre aeropuertos 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.

*NOTA: 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 fuera de base, que el explotador puede programar al miembro de la tripulación para el cumplimiento de su actividad de vuelo.

**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) Fatiga:** Es un estado fisiológico de capacidad de rendimiento mental o físico reducido que resulta de la falta de sueño o de un alto nivel de actividad física que puede disminuir la lucidez y la capacidad de un miembro de la tripulación de vuelo de operar una aeronave de manera segura o llevar a cabo tareas relativas a la seguridad.

**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 período de servicio de vuelo de un miembro de la tripulación 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 72 horas o ha obtenido por lo menos 36 horas libres de servicio.

### III - PERÍODOS DE ACTIVIDAD PARA TRANSPORTE AÉREO REGULAR

ARTICULO 3° - Estos períodos son los señalados en la Tabla que figura como "ANEXO I y VI" de esta reglamentación, en la cual 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.

ARTICULO 4° - Para tripulaciones de 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) DIAS calendario consecutivos.

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

ARTICULO 6° - Las tripulaciones de vuelo II y III, deben contar con los medios de descanso a bordo indicados en el cap.II art. 2 inc. F.

ARTICULO 7° - Las tripulaciones de vuelo II que no dispongan de los medios 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.

Las tripulaciones de vuelo III que no dispongan de los medios expresados en el Artículo 6°, limitarán para el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas el tiempo de vuelo (TV) a TRECE (13) horas y el tiempo de servicio de vuelo (TSV) a DIECISIETE (17) horas.

La tripulación técnica indicada en este artículo deberá contar con un asiento de pasajeros reservado para su exclusivo uso.

ARTICULO 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 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.

ARTICULO 9°- Las tripulaciones de cabina de pasajeros tipo II que no dispongan de los medios de descanso abordo, 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, a fin de incrementar en 2 (DOS) 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, la tripulación de cabina deberá contar con un asiento de pasajeros reservado para su exclusivo uso.

ARTICULO 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 2 pilotos (Tipo I) no se puede programar una secuencia de más de tres servicios de vuelo consecutivos cuyo tiempo de servicio de vuelo abarque total o parcialmente el rango horario de 2:00 a 6.00 hs. En el caso de programarse la secuencia máxima de tres servicios en días consecutivos con las características anteriormente mencionadas, al día siguiente no podrá programarse un servicio de vuelo con inicio anterior a las 12:00 hs.

ARTICULO 11° - En el período de VEINTICUATRO (24) horas cuando el tiempo de servicio se inicie, transcurra o finalice entre las CERO (0) y SEIS (6) horas, el tiempo de servicio de vuelo máximo establecido en el ANEXO I a VI 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.

ARTICULO 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.

El inciso a) de este artículo es aplicable sólo para la tripulación de vuelo.

ARTICULO 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, el máximo de aterrizajes por día estará limitado a DOCE (12) siempre que los mismos sean el resultado de una aproximación en condiciones meteorológicas visuales.

En caso de aproximaciones en condiciones meteorológicas instrumentales, se adecuará a la tabla del ANEXO VIII.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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, durante el período de servicio de vuelo se deberá, siempre que los tiempos de vuelo y la operación lo permitan, coordinar que:

(1) Estén disponibles dos horas consecutivas para el descanso a bordo del piloto que vuele la aeronave durante el aterrizaje.

(2) Estén disponibles noventa minutos consecutivos para el descanso a bordo del piloto a cargo de las tareas de monitoreo durante el aterrizaje.

ARTICULO 16° - Cuando se programe la actividad de un 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.

ARTICULO 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 - PERIODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRANSPORTE AÉREO NO REGULAR**

ARTICULO 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 ANEXO VI para las tripulaciones III y IV.

ARTICULO 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 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 Artículos 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 correspondientes al Transporte Aéreo Regular para las tripulaciones II, III.

#### **V - PERIODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRABAJO AGRO-AÉREO, TRABAJO AÉREO E INSTRUCCIÓN AÉREA**

ARTICULO 20° - En las distintas formas de trabajo agro-aéreo establecidas en el Decreto 2836/71 inc. 1, los explotadores y tripulantes se ajustarán a los tiempos máximos, en los períodos de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas y de SIETE (7) días calendarios consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario, que se indican en la Tabla 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 %).

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

ARTICULO 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), SIETE (7) días calendario consecutivos, mensual calendario, trimestral y anual calendario establecidos en la Tabla ANEXO V.

#### **VI - DESCANSOS MÍNIMOS**

ARTICULO 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 ANEXO VII.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 ANEXO VII. En caso 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 tripulación de 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 a 06:00 horas) se adicionarán DOS (2) horas al tiempo indicado en la misma Columna III para dichas horas de servicio.

ARTICULO 27° - Cuando un 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 éstos 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.

ARTICULO 28° - En el período de SIETE (7) días calendarios consecutivos, cada miembro de la tripulación debe disponer al momento de la publicación de su programación original como mínimo de TREINTA (36) horas consecutivas de descanso en base o fuera de ella, respetándose, los tiempos máximos de vuelo de las Tablas ANEXO I a 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 en base o fuera de ella.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 33° - Los miembros de la tripulación deben recibir un descanso de no menos de 36 horas consecutivas si estos recorren una longitud geográfica de más de 60° grados entre aeropuertos durante un período de servicio de vuelo o una serie de períodos de servicio de vuelo. Las 36 horas de descanso que se contemplan en este artículo cumplen con los mínimos de descanso indicados en la Tabla ANEXO VII. Cumplido el descanso, la tripulación se encuentra aclimatada a la nueva zona horaria.

## **VII -EXCEPCIONES**

ARTICULO 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.

ARTICULO 35° - Las excepciones podrán aplicarse a los tiempos máximos establecidos en las Tablas 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.
- c) Operaciones requeridas por el Poder Ejecutivo Nacional

ARTICULO 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 periodo de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas indicados en las Tablas ANEXO I al VI e igualmente podrá incrementar en UN (1) aterrizaje más según los máximos previstos en el Art. 13. 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 previstos a bordo demorados o demoras producidas en carga de equipajes, carga o correo, limpieza y acondicionamiento de aeronave.

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

ARTICULO 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.

ARTICULO 39° – Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga.

(a) Ningún Explotador podrá exceder lo dispuesto en la presente norma 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.

(b) El Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la fatiga deberá incluir lo siguiente:

- (1) Una política de gestión de riesgos asociados a la fatiga.
- (2) Un programa de capacitación y de toma de conciencia.
- (3) Un sistema de reportes de fatiga.
- (4) Un sistema para el monitoreo de la fatiga de los miembros de la tripulación de vuelo.
- (5) Un procedimiento para el reporte de incidentes.

(6) Una evaluación de desempeño.

Este artículo entrará en vigencia cuando se emita la Disposición ANAC que lo regule.

ARTICULO 40° - Programa de capacitación y de toma de conciencia sobre la fatiga.

(a) 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 del Explotador responsables de aplicar las disposiciones de esta norma, lo que incluye 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 que supervise de manera directa la gestión de dichas áreas.

(b) 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:

- (1) La fatiga;
- (2) Los efectos de la fatiga en los pilotos; y
- (3) Las contramedidas para la fatiga.

(c) (1) Cada Explotador deberá actualizar su programa de capacitación y de toma de conciencia cada dos años y presentar dicha actualización a la Autoridad Aeronáutica para su revisión y aceptación.

(2) Dentro de un plazo de 12 meses a partir de la fecha de presentación del programa de capacitación y de toma de conciencia sobre la fatiga, conforme se exige en el acápite (c) apartado (1) de este artículo, la Autoridad deberá revisar y aceptar o rechazar la actualización. En caso de rechazar la actualización, el Explotador deberá sugerir modificaciones para una nueva presentación de la actualización.

Este artículo entrará en vigencia cuando se emita la Disposición ANAC que lo regule.

ARTICULO 41° - Período de descanso Transporte 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, en un período de servicio de vuelo o una serie de períodos 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 60° grados de longitud durante un período de servicio de vuelo o períodos de servicio de vuelo, 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 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

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

ARTICULO 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 esta reglamentación.

ARTICULO 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 desarrolla;
- b) Cumplir con los descansos correspondientes a dicha suma de actividades antes de iniciar un nuevo vuelo;

c) Notificar a cada uno de los explotadores involucrados las actividades cumplidas.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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.

ARTICULO 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 ésta 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 adecuado descanso de los mismos para 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 donde los tripulantes permanecerán sin poder ser afectados en otra actividad. El cómputo se reanudará 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.

ARTICULO 48° - Cuando por razones de programación, el tripulante deba cumplir en el período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas 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.

ARTICULO 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, concreto 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 sólo al efecto del cómputo semanal y mensual de sus horas de servicio.
- d) El tiempo que invierta cualquier miembro de la tripulación para ser trasladado en vuelo, por conveniencia del explotador, a fin de tomar un servicio asignado o para regresar del mismo.

ARTICULO 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.

ARTICULO 51° - El incumplimiento de las normas contenidas en esta 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 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 ANEXO II y ANEXO VII de esta reglamentación, por estar su actividad comprendida en los alcances del Art. 78 Título V del Código Aeronáutico Argentino.

ARTICULO 52° - Teniendo en cuenta los cambios constantes que se producen en la tecnología de los medios aéreos y el avance en materia de investigación médico-aeronáutico, la autoridad

de aplicación revisará el contenido de la presente reglamentación en períodos no mayores de CUATRO (4) años, previa consulta de todos los sectores involucrados.

ARTÍCULO 53° - 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.

<b><u>ANEXO I PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRANSPORTE AEREO REGULAR</u></b>									
N°	Composición	24 Horas consecutivas		7 días consecutivos	Mes calendario		Trimestre	Año calendario	Observaciones
		TV	TSV	TSV	TV	TSV	TV	TV	
I	2 Pilotos	8	13	65	90	200	240	860	
II	3 Pilotos	13	17	72	100	200	300	1000	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo Art.2 inc F
III	4 Pilotos	17	22	74	100	200	300	1000	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo Art.2 inc F

<b><u>ANEXO II PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA TRANSPORTE AEREO NO REGULAR</u></b>									
N°	Composición	24 Horas consecutivas		7 días consecutivos	Mes calendario		Trimestre	Año calendario	Observaciones
		TV	TSV	TSV	TV	TSV	TV	TV	
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
III	4 Pilotos	18	22	76	100	200	300	1000	La aeronave debe contar con medios de descanso a bordo Art.2 inc F
IV	1 Piloto	8	12	60	80	180	230	800	

NOTAS ANEXO II  
 Para todas las tripulaciones de ala fija la cantidad máxima de aterrizajes será de SEIS (6) en el periodo de veinticuatro horas consecutivas.  
 Para las tripulaciones de ala rotativa, se respetará lo establecido en el ANEXO VIII

<b>ANEXO III PERÍODOS DE ACTIVIDAD MAXIMA PARA TRABAJO AGRO –AEREO</b>											
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
II	Para helicóptero 1 Piloto	6	13	70	60	120	80	230	250	750	En Veinticuatro (24) Hs consecutivas el TV se ejecutará en etapas no mayores de Una (1) hora con descansos intermedios de Treinta (30) minutos
<b>NOTA ANEXO III</b> 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											

<b>ANEXO IV PERIODOS DE ACTIVIDAD MAXIMA PARA TRABAJO AEREO EXCEPTO AGRO - AEREO</b>								
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
<b>NOTAS ANEXO IV</b> Se consideran en este ANEXO las actividades definidas en el decreto 2836/71 inc. 2 al 9 inclusive, y que para concretarlas indistintamente se utilice como medio aéreo el avión, helicóptero, dirigible y aeróstato.  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 Las características operativas del uso del helicóptero en cuanto a su capacidad para el traslado de cargas externas, en zonas de geografía generalmente articulares (montaña, selva, mar, etc.) imponen que por razones de seguridad los tripulantes desempeñen su actividad para el período de Veinticuatro (24) Horas consecutivas en turnos no mayores de Cuatro (4) Horas con descansos intermedios no menores a Dos (2) Horas.								

**ANEXO V PERIODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA PARA INSTRUCCIÓN AÉREA**

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) periodos de Tres (3) horas cada uno, separados por un periodo de descanso de por lo menos Tres (3) horas en el periodo de Veinticuatro (24) Hs 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 periodo de descanso de por lo menos Tres (3) hs en un periodo de veinticuatro (24) hs consecutivas.

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

**ANEXO VI PERIODOS DE ACTIVIDAD MAXIMA PARA TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS**

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 interno no regular	14	18	72	90	200	250	900	La aeronave 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 periodo 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 periodos fraccionables no menores a UNA (1) hora.

<b>ANEXO VII DESCANSOS MÍNIMOS APLICABLES SEGÚN TIEMPOS DE SERVICIO DE 24 HORAS</b>		
<b>COLUMNA I</b>	<b>COLUMNA II</b>	<b>COLUMNA III</b>
<b>DURACION DEL SERVICIO INMEDIATO PRECEDENTE</b>	<b>DESCANSO EN BASE O FUERA DE BASE</b>	<b>DESCANSO NOCTURNO INTERRUPTO (00:00 A 06:00HS)</b>
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

<b>ANEXO VIII CANTIDAD MAXIMA DE ATERRIZAJES DIARIOS PARA AERONAVES DE ALA ROTATIVA</b>		
<b>Aproximación Instrumental</b>	<b>Aproximación Visual</b>	<b>Total</b>
0	12	12
1	10	11
2	8	10
3	6	9
4	4	8
5	2	7
6	0	6



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** EX-2020-55720727- -APN-DGDYD#JGM - PROYECTO DE DECRETO

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 13 pagina/s.