



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Anexo

Número:

Referencia: Anexo I.

ANEXO I

**REGLAMENTACIÓN DEL TÍTULO V – PERSONAL AERONÁUTICO DE LA LEY N° 17.285 Y SUS
MODIFICATORIAS (CÓDIGO AERONÁUTICO)**

**“TIEMPOS MÁXIMOS DE VUELO, PERÍODOS DE DESCANSO Y EXCEPCIONES PARA LAS
TRIPULACIONES DE LA AVIACIÓN CIVIL AEROCOMERCIAL”.**

TÍTULO I — ALCANCE.

ARTÍCULO 1°.- El presente reglamento establece, con carácter general, tiempos máximos de vuelo y períodos de descanso, para las tripulaciones de todos los explotadores dedicados al transporte aerocomercial de pasajeros.

En el caso de los operadores argentinos, para vuelos nacionales e internacionales, y para los operadores extranjeros cuando realicen vuelos de cabotaje.

Los operadores de transporte de carga podrán optar por aplicar el presente reglamento.

TÍTULO II — DEFINICIONES.

ARTÍCULO 2°.- A los efectos de la aplicación de la presente reglamentación, se establecen las siguientes definiciones:

- a. Aclimatado: Condición en la cual un miembro de la tripulación ha estado en una zona horaria (UTC) por SETENTA Y DOS (72) horas o ha obtenido por lo menos TREINTA Y SEIS (36) horas libres de servicio.
- b. Apto para el servicio: Condición en la cual un miembro de la tripulación considera estar preparado y

capacitado, tanto fisiológicamente como mentalmente, para desempeñar las tareas asignadas con el mayor grado de seguridad.

c. Base: Lugar donde el explotador tiene un centro de operaciones al cual se encuentra afectado con carácter permanente el miembro de la tripulación.

d. Circunstancia operativa imprevista: Evento no planificado de duración insuficiente para permitir ajustes en los horarios, incluyendo condiciones meteorológicas no previstas, fallos de equipos o demoras en el tráfico aéreo que no pueden anticiparse razonablemente.

e. Descanso nocturno: Lapso comprendido entre las 00:00 y las 05:00 horas local.

f. Día calendario: Período de VEINTICUATRO (24) horas que va desde las 00:00 hasta las 23:59 horas, utilizando el Tiempo Universal Coordinado (UTC) o la hora local.

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

h. Explotador: Persona que posee o está obligada a poseer un certificado de operador aéreo o un certificado de operación emitido conforme lo dispuesto en la Parte 119 - Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos, de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

i. Fatiga: 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.

j. Guardia: Período durante el cual un explotador requiere que un miembro de la tripulación esté disponible para recibir una asignación de actividad de vuelo.

k. Instalaciones de descanso a bordo para la tripulación: Consiste en una litera o asiento instalado en una aeronave que proporciona a un miembro de la tripulación de vuelo la oportunidad de dormir. Se clasifican en:

(1) Instalaciones de descanso Clase 1: Consiste en una litera u otra superficie que permite dormir en posición horizontal, ubicada en un área separada tanto de la cabina de vuelo como de los pasajeros. Este espacio está controlado en cuanto a temperatura, permite al miembro de la tripulación de vuelo controlar la iluminación y proporciona aislamiento del ruido y de las interrupciones.

(2) Instalaciones de descanso Clase 2: Consiste en un asiento en el compartimiento de pasajeros de la aeronave que permite tener una posición de descanso plana o casi plana. Está separado de los pasajeros al menos por una cortina, lo que proporciona oscuridad y cierta mitigación del ruido, y está razonablemente libre de interrupciones por parte de los pasajeros o de otros miembros de la tripulación.

(3) Instalaciones de descanso Clase 3: Consiste en un asiento en el compartimiento de pasajeros o en la cabina de vuelo que se reclina al menos CUARENTA GRADOS (40°) y cuenta con soporte para las piernas y los pies.

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

m. Segmento de vuelo: Tiempo de vuelo programado entre dos aeródromos sin paradas intermedias.

n. Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS): Sistema de gestión que, el titular de un certificado de explotador de servicios aéreos, utiliza para mitigar los efectos de la fatiga en sus operaciones particulares. Es un proceso basado en datos, empleado con el fin de monitorear y manejar los riesgos de seguridad asociados a errores relacionados con la fatiga.

ñ. Tiempo de servicio de vuelo: Período de tiempo que comienza cuando un miembro de la tripulación de vuelo debe presentarse a prestar servicio con la intención de realizar un vuelo, una serie de vuelos, o vuelos de posicionamiento o ferry, y termina cuando la aeronave está estacionada después del último vuelo y no hay intención de realizar más movimientos de la aeronave por parte del mismo miembro de la tripulación.

El período de servicio de vuelo incluye las tareas realizadas por el miembro de la tripulación en nombre del explotador que ocurren antes de un segmento de vuelo o entre segmentos de vuelo sin un período de descanso obligatorio intermedio. Ejemplos de tareas que forman parte del período de servicio de vuelo incluyen el transporte de tripulante sin funciones operativas, el entrenamiento realizado en una aeronave o en un entrenador sintético de vuelo, y la guardia en el aeropuerto, si dichas tareas ocurren antes de un segmento de vuelo o entre segmentos de vuelo sin un período de descanso obligatorio intermedio. No se encuentra incluido el tiempo de traslado personal al inicio o finalización del servicio ni las actividades realizadas fuera del control del explotador.

o. 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, denominado comúnmente "tiempo entre calzos". No se encuentra incluido el tiempo invertido en un entrenador sintético de vuelo.

p. Tripulación de vuelo: Persona o conjunto de personas que desempeñan funciones técnicas esenciales en la operación a bordo de una aeronave o de manera remota.

q. 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.

r. Tripulación de vuelo aumentada: Tripulación de vuelo que cuenta con más miembros del mínimo requerido por el certificado tipo de la aeronave para su operación, lo que permite que un miembro de la tripulación de vuelo sea reemplazado por otro miembro calificado durante el descanso en vuelo.

s. Transporte de tripulantes sin funciones operativas: Se refiere al traslado de un miembro de la tripulación de vuelo como pasajero o como miembro de la tripulación no operativa, por cualquier medio de transporte, según lo requiera el explotador, excluyendo el transporte hacia o desde un alojamiento adecuado. Todo el tiempo empleado en el transporte como pasajero se considera tiempo de servicio y no de descanso. A los fines de determinar el período máximo de servicio de vuelo en las tablas de los artículos 9º, 10 y 11 del presente, el transporte de tripulante sin funciones operativas no es considerado un segmento de vuelo.

TÍTULO III — DISPOSICIONES GENERALES.

ARTÍCULO 3º.- Cada explotador será libre de establecer y, consecuentemente, responsable por la programación de los tiempos de vuelo (TV), los tiempos de servicio de vuelo (TS) y los períodos de descanso, de conformidad con lo expuesto en el presente reglamento.

ARTÍCULO 4°.- El explotador y los tripulantes son responsables del correcto cumplimiento de los límites dispuestos por el presente reglamento y de las regulaciones específicas que al efecto establezca cada explotador.

ARTÍCULO 5°.- Las horas de vuelo realizadas por UN (1) piloto bajo las regulaciones de aviación general o trabajo aéreo, no se computarán a los fines de los límites establecidos en este reglamento. El tripulante, será responsable, en los términos que establecen las regulaciones, de no operar en condiciones de fatiga.

ARTÍCULO 6°.- El explotador podrá desarrollar e implementar su propio Sistema de Gestión de Riesgo Asociado a la Fatiga (FRMS), el cual presentará bajo declaración jurada a la Autoridad de Aplicación.

Este sistema deberá contar, como mínimo, con el nivel de seguridad establecido en el presente para prevenir los accidentes e incidentes relacionados a la fatiga. En dicho caso, se regirá por lo allí establecido en lo que respecta a tiempos máximos de vuelo y períodos de descanso.

Aquél explotador que opte por no utilizar un Sistema de Gestión de Riesgo Asociado a la Fatiga (FRMS) propio, se regirá por lo establecido en la presente norma.

TÍTULO IV — TRANSPORTE AÉREO REGULAR

CAPÍTULO I — TRIPULACIÓN DE VUELO: TIEMPOS MÁXIMOS DE VUELO Y SERVICIO.

ARTÍCULO 7°.- Los tiempos de vuelo y tiempos de servicio establecidos en el presente Capítulo, constituyen el máximo permitido, que solo puede ser excedido en las condiciones dispuestas en el presente reglamento.

ARTÍCULO 8°.- Los tiempos máximos de vuelo para la tripulación de vuelo serán de:

- a. MIL (1000) horas por año calendario.
- b. CIENTO VEINTE (120) horas por mes calendario.

ARTÍCULO 9°.- Ningún explotador puede programar, ni ningún miembro de la tripulación de vuelo puede aceptar una asignación o continuar un período de vuelo asignado si:

- a) Con la tripulación mínima requerida, supera los tiempos máximos de vuelo consignados en el siguiente cuadro:

Hora de presentación a servicio	Tiempo máximo de vuelo (horas)
00.00-04.59	8
05.00-19.59	9
20.00-23.59	8

- b) Con una tripulación de vuelo de TRES (3) pilotos, supera un tiempo máximo de vuelo de TRECE (13) horas de vuelo; o
- c) Con una tripulación de vuelo de CUATRO (4) pilotos, supera un tiempo máximo de vuelo de DIECISIETE (17) horas de vuelo.

ARTÍCULO 10.- Tiempo de Servicio de Vuelo: Operaciones con tripulación mínima. Los tiempos máximos de servicio de vuelo para cada segmento se registrarán por lo expuesto en el siguiente cuadro:

Período máximo de servicio de vuelo (horas) para tripulación de vuelo basado en el número de segmentos de vuelo.							
Hora programada de inicio	Segmentos						
	1	2	3	4	5	6	7+
00.00 - 03.59	9	9	9	9	9	9	9
04.00 - 04.59	10	10	10	10	9	9	9
05.00 - 05.59	12	12	12	12	11.5	11	10.5
06.00 - 06.59	13	13	12	12	11.5	11	10.5
07.00 - 11.59	14	14	13	13	12.5	12	11.5
12.00 - 12.59	13	13	13	13	12.5	12	11.5
13.00 - 16.59	12	12	12	12	11.5	11	10.5
17.00 - 21.59	12	12	11	11	10	9	9
22.00 - 22.59	11	11	10	10	9	9	9
23.00 - 23.59	10	10	9	9	9	9	9

ARTÍCULO 11.- Tiempo de Servicio de Vuelo: Operaciones Aumentadas. Los tiempos máximos de servicio de vuelo en función de las instalaciones de descanso se regirán por lo expuesto en el siguiente cuadro:

Hora programada de inicio	Período máximo de servicio de vuelo (horas) basado en la clase de instalaciones de descanso y el número de pilotos					
	Instalaciones de descanso clase 1		Instalaciones de descanso clase 2		Instalaciones de descanso clase 3	
	3 pilotos	4 pilotos	3 pilotos	4 pilotos	3 pilotos	4 pilotos
00.00 - 05.59	15	17	14	15.5	13	13.5
06.00 - 06.59	16	18.5	15	16.5	14	14.5
07.00 - 12.59	17	19	16.5	18	15	15.5
13.00 - 16.59	16	18.5	15	16.5	14	14.5
17.00 - 23.59	15	17	14	15.5	13	13.5

ARTÍCULO 12.- Las tripulaciones de vuelo con TRES (3) pilotos podrán extender hasta DIECISIETE (17) horas el tiempo máximo de vuelo, siempre que cuenten con un asiento reclinable con ángulo mayor a CUARENTA GRADOS (40°), en un área separada de la del trabajo. En el caso de tripulaciones de vuelo con CUATRO (4) pilotos podrá extenderse hasta DIECINUEVE (19) horas, siempre que cuenten con un espacio horizontal y reclinable, en un área separada de los pasajeros.

ARTÍCULO 13.- El miembro de la tripulación que realiza un servicio de vuelo de regreso a su base y dicho servicio vence antes de llegar a la misma, podrá continuar en traslado en el mismo vuelo como personal transportado y ese lapso se computará como tiempo de servicio, y este será sumado al tiempo de servicio de vuelo cumplido, a los fines exclusivos de la determinación del descanso correspondiente.

CAPÍTULO II — TRIPULACIÓN DE VUELO: DESCANSOS MÍNIMOS.

ARTÍCULO 14.- El descanso debe ser otorgado a partir de la hora de finalización del tiempo de servicio de vuelo cumplido en la actividad inmediata anterior. El explotador debe otorgar y los tripulantes de vuelo deben cumplir los descansos mínimos que establece el presente Capítulo.

ARTÍCULO 15.- El tiempo de descanso mínimo que le corresponde al tripulante de vuelo será el de la duración del servicio inmediato precedente, el cual nunca podrá ser inferior a DIEZ (10) horas consecutivas.

Previo a iniciar un período de reserva -en el que el tripulante debe estar localizable y puede ser requerido para servicio de vuelo- o tiempo de servicio de vuelo, el tripulante de vuelo debe disponer como mínimo de TREINTA (30) horas de descanso en base, o fuera de ella, por cada período de CIENTO SESENTA Y OCHO (168) horas consecutivas.

ARTÍCULO 16.- En cada año calendario, el tripulante de vuelo debe disponer como mínimo de QUINCE (15)

días consecutivos de descanso -vacaciones anuales-. Es obligatorio el goce de los días de vacaciones.

ARTÍCULO 17.- El tiempo de descanso mínimo deberá garantizar que el tripulante esté aclimatado al horario local antes de iniciar el próximo turno.

En aquellos vuelos regionales o internacionales, donde se atraviesen más de SESENTA GRADOS (60°) de longitud, el explotador deberá garantizar un descanso compensatorio que permita la adaptación de la tripulación.

CAPÍTULO III — TRIPULANTES DE CABINA DE PASAJEROS: TIEMPOS MÁXIMOS DE SERVICIO Y MÍNIMOS DE DESCANSO.

ARTÍCULO 18.- El tiempo máximo de servicio de los tripulantes de cabina de pasajeros no podrá exceder las CATORCE (14) horas. Se podrá extender a DIECISÉIS (16) horas cuando se incorpore UN (1) tripulante de cabina adicional al mínimo requerido para el vuelo y a DIECIOCHO (18) horas, cuando se incorporen DOS (2) tripulantes de cabina adicionales.

A dicho fin, se entiende como tripulación mínima, la de UN (1) tripulante de cabina de pasajeros por cada CINCUENTA (50) asientos aprobados según la configuración o fracción de estos, en aeronaves de más de DIECINUEVE (19) pasajeros.

ARTÍCULO 19.- El tiempo mínimo de descanso de los tripulantes de cabina de pasajeros no podrá ser inferior a DIEZ (10) horas consecutivas. En aquellos casos que se haya excedido el tiempo de servicio, se debe adicionar un tiempo de descanso compensatorio igual o mayor al tiempo de servicio excedido.

TÍTULO V — TRANSPORTE AEROCOMERCIAL NO REGULAR.

SECCIÓN A - TRANSPORTE NO REGULAR.

ARTÍCULO 20.- Cuando se realicen operaciones de aviación de transporte no regular, los tiempos máximos de vuelo de la tripulación de vuelo, serán los siguientes:

- a. MIL CUATROCIENTAS (1400) horas por año calendario.
- b. QUINIENTAS (500) horas por trimestre.
- c. OCHO (8) horas en VEINTICUATRO (24) horas consecutivas para tripulación de vuelo de UN (1) piloto.
- d. DIEZ (10) horas en VEINTICUATRO (24) horas consecutivas para tripulación de vuelo de DOS (2) pilotos.

ARTÍCULO 21.- En aquellos casos que posean servicio de tripulación de cabina de pasajeros, los tiempos de servicio y de descanso serán establecidos por cada explotador, o en caso de haber optado por la implementación de un Sistema de Gestión de Riesgo Asociado a la Fatiga (FRMS), lo que allí se establezca.

SECCIÓN B - TRANSPORTE NO REGULAR CON HELICÓPTEROS.

ARTÍCULO 22.- En aquellos casos que se realicen operaciones no regulares de transporte de pasajeros con helicópteros se podrán exceder los tiempos máximos de vuelo establecidos por el artículo 20, siempre que se haya optado por implementar un Sistema de Gestión de Riesgo Asociado a la Fatiga (FRMS), o se den las excepciones del TÍTULO VI del presente.

TÍTULO VI — EXCEPCIONES.

ARTÍCULO 23.- El régimen de excepciones que se establece en el presente 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 24.- Las excepciones podrán aplicarse a los tiempos máximos establecidos, en un período de VEINTICUATRO (24) horas consecutivas, pudiendo incrementarse hasta en un VEINTE POR CIENTO (20 %).

En un mes calendario se podrá incrementar hasta en un DIEZ POR CIENTO (10 %).

ARTÍCULO 25.- Las excepciones son aplicables en los casos previstos por el Título VIII - Búsqueda, Asistencia y Salvamento - de la Ley N° 17.285 y sus modificatorias (CÓDIGO AERONÁUTICO) y, además en:

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

ARTÍCULO 26.- Cuando se aplique el régimen de excepciones aquí previsto, el Comandante de la aeronave deberá producir un informe circunstanciado para el explotador. Por su parte, éste deberá llevar un registro especial en el cual asentará tales excepciones y, en su caso, cumplir con lo establecido para estos supuestos en su Sistema de Gestión de Riesgo Asociado a la Fatiga (FRMS).