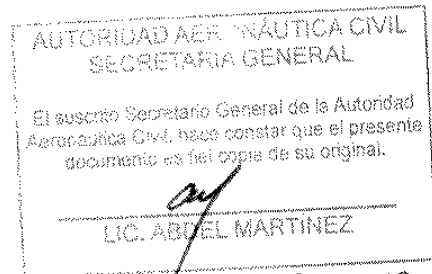


Resolución de Junta Directiva N° 009
Página N° 1



RESOLUCIÓN DE JUNTA DIRECTIVA No. 009
(De 30 de mayo de 2013)

3-Junio-2013.

“Por medio de la cual se aprueban modificaciones al literal (1) del Artículo 107, parte 2 del Libro X, al artículo 5A de la Sección Tercera, del Capítulo I e Inciso (2) del Artículo 125 del Libro VI y al Apéndice 16 del Libro XIV, parte I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).”

LA JUNTA DIRECTIVA DE LA AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
En uso de sus facultades legales y;

CONSIDERANDO:

Que a la Autoridad Aeronáutica Civil le corresponde dirigir y reglamentar los servicios de transporte aéreo; regular y prestar servicios a la navegación aérea, a la seguridad operacional y aeroportuaria; la certificación y administración de aeródromos, incluyendo su regulación, planificación, operación, vigilancia y control, según lo establece el artículo 2 de la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003.

Que la República de Panamá, como Estado signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es responsable de mantener los más altos estándares en materia de Seguridad Operacional.

Que entre las funciones específicas y privativas que le consagra la Ley No. 22 de 29 de enero de 2003, a la Autoridad Aeronáutica Civil, se enmarcan, entre otras, la de dictar la reglamentación y normativa necesaria para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema de transporte aéreo en Panamá y la de adoptar y aplicar como reglamentación nacional, cuando proceda las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil internacional (OACI).

Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha incorporado enmiendas en sus Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional, las cuales ya han sido aprobadas por la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá, por lo que se hace necesario incorporarlas a la Legislación Aeronáutica actual, con la finalidad de cumplir con los estándares Internacionales sobre la aviación Civil Internacional.

Que la Ley No.22 de 29 de enero de 2003, designa a la Junta Directiva de la Autoridad Aeronáutica Civil como órgano encargado de establecer y administrar las políticas superiores de transporte aéreo en Panamá, y preceptúa entre sus funciones específicas, la de aprobar los reglamentos y normas de la Autoridad Aeronáutica Civil.

EN CONSECUENCIA,

RESUELVE:

PRIMERO: APROBAR la modificación al literal (1) del Artículo 107 de la Parte 2 del Libro X del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), de manera que se lea así:

“Artículo 107: FDR para aviones:

- (1) Con motores de turbina o turbohélice cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5,700 kg (12,540 libras) y para el cual se haya extendido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad antes del 1 de enero de 1990 deben estar equipados con FDR que registre la hora, altitud, velocidad relativa, aceleración normal y rumbo;
- (2)”

SEGUNDO: APROBAR la modificación a los siguientes artículos del Libro VI del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP), de manera que se lean así:

- Artículo 5A de la Sección Tercera, del Capítulo I:

“Artículo 5A: Adicionalmente a lo establecido en el Artículo 5 anterior, toda persona de nacionalidad extranjera, titular de una licencia de piloto de transporte aéreo comercial y que haya recibido instrucción reconocida por la AAC de Panamá o que hayan obtenido su licencia y habilitaciones de acuerdo a lo requerido en este Libro y solicita una autorización para realizar operaciones comerciales, además de lo establecido en el Artículo 45 de la Ley 21 de 29 de enero de 2003 (modificado por la Ley 30 de 16 de junio de 2010, que a su vez fuera modificada por la Ley 89 de 1 de diciembre de 2010) y del presente Libro, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- (1) Que la autorización sea solicitada por un Operador y/o Explotador de servicios aéreo, regular o no regular, titular de un Certificado de Operación expedido por la AAC de Panamá; mediante memorial a través de abogado.
- (2) Realizar publicaciones en un diario de circulación nacional por tres (3) días distintos, las cuales deberán contener:
 - a. El nombre del Operador y/o Explotador;
 - b. Número de teléfono del Operador y/o Explotador y de la Autoridad de Aeronáutica Civil;
 - c. Número de fax del Operador y/o Explotador y de la Autoridad de Aeronáutica Civil;
 - d. Correo electrónico del Operador y/o Explotador y de la Autoridad de Aeronáutica Civil;
 - e. Domicilio y/o dirección física del Operador y/o Explotador.
- (3) Estas publicaciones no tendrán una validez mayor a tres (3) meses, y a partir de la última publicación se deberá esperar quince (15) días hábiles para presentar la solicitud ante la Autoridad Aeronáutica Civil, con el propósito de dar oportunidad al personal aeronáutico nacional, que desee aplicar a las plazas de trabajo ofrecidas en las publicaciones realizadas en el periódico.
- (4) Además de lo establecido en el numeral (3) anterior, estas publicaciones deberán contener los requisitos específicos de conocimiento y aptitud que se exijan a la tripulación técnica junto al tipo de licencia, grado de la misma y habilitaciones requeridas. La publicación deberá tener un tamaño mínimo de cinco (5) pulgadas por tres (3) pulgadas y el texto de la misma deberá ser presentado a la Dirección de Seguridad Aérea para su aprobación, previa a su publicación. Dicha aprobación deberá coincidir con las publicaciones realizadas en el periódico, para lo cual, deberá presentarse copia de la misma ante esta Autoridad para su verificación.
- (5) Realizar una declaración jurada ante notario de parte del representante legal, gerente o encargado de la sección interesada en contratar al personal para ejercer funciones de tripulación técnica aeronáutica extranjera de la empresa y/u propietario solicitante, que certifique que hasta la fecha de la solicitud ante la Autoridad Aeronáutica Civil no se presentó personal aeronáutico nacional interesado, o que éste no reunió los requisitos exigidos, con la sustentación respectiva, a la(s) plaza(s) de trabajo ofrecidas en las publicaciones del periódico. Dicha declaración jurada deberá ser realizada quince (15) días hábiles después de la última fecha de publicación en el periódico.
- (6) Comprobación por parte de esta Autoridad de la bitácora de vuelo original, del piloto solicitado.
- (7) Durante el período de autorización del personal extranjero, el Operador y/o explotador solicitante deberá cumplir con las disposiciones contenidas en el Código del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral y la Ley de Migración de la República de Panamá;
- (8) Cualquier otro documento requerido por la AAC”.

AUTORIDAD AERONÁUTICA CIVIL
SECRETARÍA GENERAL

El suscrito Secretario General de la Autoridad Aeronáutica Civil, hace constar que el presente documento es fiel copia de su original.

[Firma]
LIC. ABUEL MARTINEZ

3- Junio- 2013

- Inciso (2) del Artículo 125:

“Artículo 125: Experiencia de vuelo....

(1)...

(2) *Cuarenta (40) horas de vuelo por instrumentos, de las cuales serán un máximo de veinte (20) horas en dispositivos de instrucción para la simulación de vuelo aprobadas por la AAC. El total de estas cuarenta (40) horas se efectuarán bajo la supervisión de un instructor autorizado por la AAC”.*

TERCERO: APROBAR la modificación integra del Apéndice 16 del Libro XIV, parte I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP).

CUARTO: ANEXAR el material contentivo del Apéndice 16 del Libro XIV, parte I del Reglamento de Aviación Civil de Panamá (RACP). El Anexo forma parte integral de la presente Resolución.

QUINTO: Esta Resolución entra a regir a partir de su publicación en Gaceta Oficial.

FUNDAMENTO DE DERECHO: Ley No.22 de 29 de enero de 2003.

Dado en la ciudad de Panamá a los treinta (30) días del mes de mayo de dos mil trece (2013).

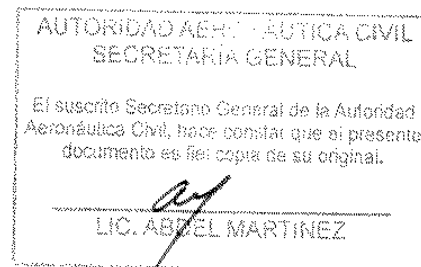
COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,



**PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA
GUSTAVO PEREZ**



**SECRETARIO DE LA JUNTA DIRECTIVA
RAFAEL BARCENAS CHIARI**



3 Junio - 2013.

APÉNDICE 16

LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y PERÍODO DE SERVICIO DE VUELO APLICABLE A LOS OPERADORES Y/O EXPLOTADORES

a. Finalidad y alcance

1. Este Apéndice establece las limitaciones del tiempo de vuelo y de los períodos de servicio de vuelo y de servicio y los requisitos de descanso para asegurar que las tripulaciones de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores de vuelo, se desempeñen con un nivel apropiado de estado de alerta para realizar operaciones de vuelo seguras.
2. Con la finalidad de proporcionar la adecuada orientación en este Apéndice, debe tenerse en cuenta dos clases de fatiga, es decir, la transitoria y la acumulativa. La fatiga transitoria puede describirse como la fatiga que desaparece tras un suficiente período de descanso o de sueño. La fatiga acumulativa se produce después de una recuperación incompleta de la fatiga transitoria durante un cierto período de tiempo.
3. Las limitaciones descritas en este Apéndice proporcionarán protección contra ambas clases de fatiga, porque reconocen:
 - i. La necesidad de limitar los períodos de vuelo con la intención de evitar ambas clases de fatiga;
 - ii. La necesidad de limitar el período de servicio cuando se realicen otras tareas inmediatamente antes del vuelo o en puntos intermedios durante una serie de vuelos, de manera que se evite la fatiga transitoria;
 - iii. La necesidad de limitar el tiempo total de vuelo y los períodos de servicio durante espacios de tiempo específicos, a fin de evitar la fatiga acumulativa;
 - iv. La necesidad de dar a los miembros de la tripulación una oportunidad adecuada de descanso para recuperarse de la fatiga antes de comenzar el siguiente período de servicios de vuelo; y
 - v. La necesidad de que se tengan en cuenta otras tareas conexas que puedan tener que desempeñar los miembros de la tripulación, a fin de evitar especialmente la fatiga acumulativa.

b. Conceptos operacionales

1. **Tiempo de vuelo.** La definición de tiempo de vuelo, en el contexto de las limitaciones del tiempo de vuelo, se aplica a los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina.
2. **Períodos de servicios.** Todo el tiempo que se pasa en servicio puede inducir fatiga en los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina y, por consiguiente, esto debe tenerse en cuenta al disponer los períodos de descanso para su restablecimiento. Cuando los miembros de la tripulación están en espera, debe considerarse que están en servicio si esto les produce fatiga.

3. **Períodos de servicios de vuelo.**

- i. Se trata de que la definición de período de servicio de vuelo comprenda un período continuo de servicio que siempre incluya un vuelo o una serie de vuelos para un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina. Es decir, que incluya todos los trabajos que se requiera que desempeñe un miembro de la tripulación, desde el momento en que se presenta a trabajar hasta que concluye el vuelo o la serie de vuelos y el avión queda detenido y sus motores se paran. Se considera necesario que un período de servicio de vuelo esté sujeto a limitaciones porque las actividades de un miembro de la tripulación durante períodos prolongados ocasionarían, con el tiempo, fatiga transitoria o acumulativa que podría afectar en forma adversa a la seguridad operacional del vuelo.
 - ii. Un período de servicio de vuelo no incluye el período de tiempo para trasladarse desde la casa hasta el punto donde debe presentarse a trabajar. Es responsabilidad del miembro de la tripulación de vuelo o de cabina presentarse a trabajar después de haber descansado en forma adecuada.
 - iii. El tiempo que, a instancias del Operador y/o Explotador, se invierte en el viaje para incorporarse al puesto de trabajo, forma parte del período de servicio de vuelo cuando este tiempo precede inmediatamente (es decir, sin que medie un período de descanso) a un período de servicio de vuelo en el que la persona en cuestión participa como miembro de la tripulación de vuelo o de cabina.
 - iv. Una importante garantía es que los Operadores y/o Explotadores reconozcan la responsabilidad de un miembro de la tripulación a negarse a prestar un nuevo servicio de vuelo si la fatiga que sufre es de tal naturaleza que pueda poner en peligro la seguridad del vuelo.
4. **Períodos de descanso.** La definición de período de descanso exige que se libere a los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina de todas sus obligaciones para que se recupere de la fatiga. La forma en que se consiga esa recuperación incumbe al miembro de la tripulación. Debería concederse períodos prolongados de descanso en forma regular. Los períodos de descanso no deberían incluir la espera si las condiciones de ésta no permiten a los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina recuperarse de la fatiga. Se requiere proporcionar alojamiento apropiado en tierra en los lugares donde se toman los períodos de descanso para permitir una recuperación efectiva.

c. **Tipos de limitaciones**

1. Las limitaciones se dividen generalmente en períodos de tiempo. Por ejemplo, muchos Estados contratantes de la OACI prescriben limitaciones diarias, mensuales y anuales del tiempo de vuelo, y considerable número de ellos prescribe limitaciones trimestrales. Además, muchos Estados también prescriben limitaciones de servicio acumulado para períodos específicos, como días consecutivos y períodos de siete días. No obstante, debe tenerse presente que estas limitaciones variarán considerablemente cuando se tengan en cuenta

distintas situaciones.

2. Para tener en cuenta demoras imprevistas una vez comenzado un período de servicio de vuelo que ha sido planificado dentro de las limitaciones admisibles, debe preverse la forma de reducir al mínimo el grado en el que puede permitirse que se excedan los límites. De modo análogo, debe preverse la forma de controlar el grado en el que puede permitirse cualquier disminución del descanso por debajo del nivel que comúnmente se requiere en los casos en los que se busque flexibilidad para recuperar un horario retrasado. En el piloto al mando recae la autoridad para ampliar un período de servicio de vuelo o reducir un período de descanso dentro de los límites establecidos.

Nota.— Véanse el Capítulo XIV de esta Parte sobre los requisitos de presentación al servicio.

3. En la formulación de reglas o disposiciones que regulen las limitaciones del tiempo de vuelo, deberá tenerse en cuenta la composición de la tripulación y el grado en que pueden repartirse las distintas tareas entre los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina. En caso de que se transporte a un número mayor de miembros de la tripulación de vuelo o de cabina y que las instalaciones del avión sean de tal naturaleza que un miembro de la tripulación de vuelo o de cabina pueda obtener un descanso reparador en un asiento reclinable confortable, o en una litera, separado y oculto de la vista del puesto de pilotaje y de los pasajeros, y razonablemente libre de perturbaciones, es posible prolongar los períodos de servicio de vuelo.
 4. Los Operadores y/o Explotadores deben considerar todos los factores pertinentes, entre los que figuran:
 - i. El número y sentido de los usos horarios atravesados;
 - ii. La hora a la que se programó que comenzara el período de servicio de vuelo;
 - iii. El número de sectores previstos y/o reales dentro del período de servicio de vuelo;
 - iv. El plan de trabajo y sueño relativo al ritmo circadiano o el ciclo fisiológico de 24 horas de la tripulación de vuelo o de cabina;
 - v. La programación de los días libres;
 - vi. La secuencia de horarios tempranos de llegada al trabajo y de salidas tarde;
 - vii. La combinación de servicios que se realizan temprano, tarde y de noche; y
 - viii. Las características de la operación de vuelo.
- d. Definiciones.** Para los propósitos de este Apéndice son de aplicación las siguientes definiciones:
1. **Alojamiento conveniente.**- Un dormitorio amueblado que ofrece la oportunidad de descansar en forma adecuada;

2. **Base de domicilio.-** El lugar designado por el Operador y/o Explotador al miembro de la tripulación desde el cual ese miembro normalmente inicia y termina un período de servicio o una serie de períodos de servicio;
3. **Calendario.-** Todas las referencias a días, meses, trimestres o años;
4. **Circunstancia operacional imprevista.-** Un suceso no planificado, como condiciones meteorológicas no pronosticadas, mal funcionamiento del equipo o demora de tránsito aéreo que está fuera del control del Operador y/o Explotador;
5. **Descanso a bordo.-** El descanso que debe gozar un tripulante a bordo, relevado de sus obligaciones de vuelo. Debe ser en posición horizontal e independientemente con respecto al pasaje o la cabina de vuelo;
6. **Entrenamiento en vuelo y en tierra.-** Período de tiempo en que el tripulante recibe entrenamiento y/o instrucción en vuelo y/o en tierra. En el caso de entrenamiento o instrucción en vuelo se comenzará a contar desde el momento en que el tripulante entra en contacto con el instructor para dicho propósito hasta el final del mismo. En el caso de instrucción teórica o de prácticas en simulador de vuelo en tierra, se contará desde la hora programada para la iniciación hasta la terminación efectiva de dicha instrucción o práctica;
7. **Espera.-** Período determinado de tiempo durante el cual el Operador y/o Explotador exige que el miembro de la tripulación de vuelo o de cabina esté disponible para que se le asigne un servicio específico sin período de descanso intermedio;
8. **Hora de presentación.-** La hora a la que el Operador y/o Explotador exige que los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina se presenten para prestar sus servicios;
9. **Horario de trabajo.-** Una lista proporcionada por el Operador y/o Explotador de las horas a las que se requiere que un miembro de la tripulación desempeñe funciones;

Nota.— “Horario de trabajo” como aquí se define, es sinónimo de “itinerario”, “servicio horario”, “pauta de servicios” y “turnos de servicio”.

10. **Miembro de la tripulación.-** Persona a quien el Operador y/o Explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo de una aeronave durante un período de servicio de vuelo;
11. **Miembro de la tripulación de cabina.-** Miembro de la tripulación que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el Operador y/o Explotador o el piloto al mando de la aeronave, pero que no actuará como miembro de la tripulación de vuelo;
12. **Miembro de la tripulación de vuelo.-** Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante un período de servicio de vuelo;
13. **Período de descanso.-** Es todo período de tiempo en tierra durante el cual el Operador y/o Explotador releva de todo servicio a un miembro de la tripulación de vuelo, esta definición implica la exención de toda clase de obligaciones, con

el fin de que el tripulante de que se trate se recupere de la fatiga; la forma en que se consiga esa recuperación incumbe a ese individuo.

Nota.- *El tiempo de traslado desde y hacia el lugar de empleo no se considera parte del período de descanso, ni parte del servicio.*

14. **Período de descanso a bordo.** El descanso que debe gozar un tripulante a bordo, relevado de sus obligaciones de vuelo. Deberá ser en posición horizontal e independientemente con respecto al pasaje o la cabina de vuelo;
15. **Período de traslado.-** Período de tiempo que invierte un miembro de la tripulación en trasladarse de su residencia, hotel o lugar de descanso al lugar de trabajo o del lugar de trabajo a su residencia, hotel o lugar de descanso;
16. **Período de servicio.** El tiempo total continuo desde el momento en que un miembro de la tripulación comienza a prestar servicio, inmediatamente después de un período de descanso y antes de hacer un vuelo o una serie de vuelos, hasta el momento en que al miembro de la tripulación se le releve de todo servicio después de haber completado tal vuelo o serie de vuelos. Esta definición no incluye períodos de tiempo tales como el invertido por un miembro de la tripulación para trasladarse desde el lugar de trabajo o aeropuerto al lugar de descanso, residencia u hotel o viceversa.

Nota.- *Se trata de que la definición de período de servicio de vuelo comprenda un período continuo de servicio que siempre incluya un vuelo o una serie de vuelos. Es decir, que incluya todos los trabajos que se requiera que desempeñe un miembro de la tripulación de vuelo, desde el momento en que se presenta en su lugar de empleo, a solicitud del Operador y/o Explotador poseedor del Certificado de Operación, el día en que ha de realizar un vuelo hasta que se releve de toda obligación después de haber completado el vuelo o serie de vuelos. Se considera necesario que ese período este sujeto a limitaciones, porque las actividades de un miembro de la tripulación de vuelo dentro de los límites de dicho período ocasionarán eventualmente fatiga - transitoria o acumulativa - que podría poner en peligro la seguridad del vuelo. Por otro lado (desde el punto de vista de la seguridad del vuelo), no hay razones suficientes para establecer limitaciones respecto a cualquier otro tiempo durante el cual un miembro de la tripulación de vuelo esté realizando alguna tarea que le haya asignado el Operador y/o Explotador. Por tanto, esa tarea sólo se tendrá en cuenta, al determinar los períodos de descanso, como uno de los muchos factores que pueden originar fatiga.*

17. **Período de servicio de vuelo.** Período que comienza cuando se requiere que un miembro de la tripulación se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando el avión se detiene completamente al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación;
18. **Período de servicio total.-** Es la suma total de los tiempos de periodos de servicio de vuelo durante los cuales un tripulante realiza alguna de las actividades descritas anteriormente al servicio del Operador y/o Explotador y no deberá exceder los tiempos máximo permitidos.
19. **Reserva de vuelo.-** El período de tiempo durante el cual el tripulante está preparado y a la disposición del Operador y/o Explotador para efectuar actividades de vuelo en el equipo para el cual está habilitado, se concrete o no su utilización para dichas actividades. Siempre que la reserva de vuelo se realice en cualquier lugar asignado por el Operador y/o Explotador, ésta se contará como tiempo de servicio;

20. **Servicio.-** Cualquier tarea que el Operador y/o Explotador exige realizar a los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina, incluido, por ejemplo, el tiempo de servicio de vuelo, el trabajo administrativo, la instrucción en tierra, el tiempo de entrenamiento o estudios realizados, el viaje para incorporarse a su puesto y el estar de reserva, cuando es probable que dicha tarea induzca a fatiga;
21. **Tiempo de descanso.-** Tiempo 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.
22. **Tiempo de vuelo — Aviones.-** Tiempo total transcurrido desde que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Nota 1.— “Tiempo de vuelo”, como aquí se define, es sinónimo de tiempo “entre calzos”; de uso general y se cuenta a partir del momento en que el avión comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente al finalizar el vuelo.

Nota 2. - Para los vuelos internacionales el tiempo de servicio se contará desde una (1) hora antes de la hora programada de salida del vuelo hasta treinta (30) minutos después de su llegada. Para vuelos nacionales se contará desde treinta minutos antes de la hora programada de salida del vuelo hasta treinta (30) minutos después de su llegada.

23. **Tiempo de vuelo — helicópteros.-** Tiempo total transcurrido desde que las palas del rotor comienzan a girar hasta que el helicóptero se detiene completamente. Tiempo transcurrido al finalizar el vuelo y se detienen las palas del rotor;
24. **Traslado en servicio.-** El período de tiempo que invierte un tripulante al trasladarse por vía aérea o terrestre, para presentarse a tomar un servicio al que esté asignado, o para regresar del mismo. Se contará desde treinta (30) minutos antes y después de la hora de llegada del medio de transporte. El tiempo que invierte un tripulante para trasladarse de su residencia u hotel al aeropuerto o viceversa, no se considera parte del traslado en servicio y no está relacionado con ninguna actividad de vuelo;
25. **Tripulación de vuelo aumentada.-** Tripulación de vuelo constituida por más del número mínimo requerido para operar el avión y que posibilita que cada miembro de la tripulación de vuelo pueda abandonar el puesto asignado y ser sustituido por otro miembro de la tripulación de vuelo adecuadamente calificado para fines de descanso en vuelo;
26. **Viaje para incorporarse al puesto.-** La transferencia de un miembro de la tripulación que no está en funciones desde un lugar a otro, como pasajero, a solicitud del Operador y/o Explotador.

Nota.— “Viaje para incorporarse al puesto”, como aquí se define, es sinónimo de “traslado”.

e. Disposiciones generales en cuanto a períodos de servicios y descanso.

1. El Operador y/o Explotador establecerá normas para limitar el tiempo de vuelo y los períodos de servicio de vuelo, así como para permitir períodos de descanso adecuados para todos los miembros de su tripulación. Estas normas deberán estar de acuerdo con lo requerido en el presente Apéndice e incorporadas en el Manual de Operaciones.
2. El Operador y/o Explotador y el piloto al mando de la aeronave, serán responsables de que el personal de la tripulación asignado a un vuelo, no exceda los límites permitidos de tiempo de vuelo y tiempo de servicio de vuelo y que pueda disfrutar de los períodos de descanso prescritos.

Nota.- El piloto al mando, a juicio suyo, considerando las circunstancias especiales que podrían llevar a niveles imprevistos de fatiga, y después de discutirlo con los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina afectados, puede reducir un período real de servicio de vuelo y/o prolongar un período mínimo de descanso, a fin de suprimir cualquier efecto perjudicial que afecte a la seguridad del vuelo. El piloto al mando debe informar al Operador y/o Explotador sobre su decisión de prolongar o reducir el servicio o el descanso.

3. Tanto el Operador y/o Explotador como los tripulantes deben y estarán obligados a demostrar, cuando la Autoridad Aeronáutica Civil lo requiera, que la actividad máxima de los tripulantes se encuentra dentro de los límites fijados en el presente Apéndice.
4. Tanto la Autoridad Aeronáutica Civil, como el Operador y/o Explotador reconocerán el derecho del piloto al mando o de un miembro de la tripulación a negarse a prestar un nuevo servicio de vuelo si la fatiga que sufre es de tal naturaleza que puede afectar adversamente a la seguridad del vuelo.
5. Los Operadores y/o Explotadores deben incorporar en sus Manuales de Operaciones todos los elementos establecidos de este Apéndice que resulten adecuados para las operaciones que realicen. Si se proyectan operaciones que no pueden manejarse dentro de las limitaciones publicadas en el presente Apéndice, puede solicitarse una adaptación. En tal caso, y antes de que se apruebe la adaptación, el Operador y/o Explotador debería demostrar a la AAC que esa adaptación puede dar un nivel equivalente de seguridad operacional y que se han considerado las objeciones fundadas en motivos de seguridad operacional.
6. Los Operadores y/o Explotadores deben preparar los horarios de trabajo y publicarse con suficiente antelación para que los miembros de la tripulación de vuelo y de cabina tengan la oportunidad de planificar un descanso adecuado. Debe prestarse la debida atención a los efectos acumulados de horas prolongadas de servicio intercaladas con un descanso mínimo y a evitar horarios de trabajo que trasformen gravemente el esquema de sueño y de trabajo establecido. Los horarios de trabajo deben cubrir por lo menos un período de siete (7) días consecutivos. Dichos itinerarios deben ser elaborados con sujeción a las normas y limitaciones establecida en el presente Apéndice.
7. Los vuelos deben planificarse para completarse dentro del período de servicio de vuelo permisible, tomando en cuenta el tiempo necesario para el servicio previo al vuelo, los tiempos de vuelo y de rotación y la naturaleza de la

operación. Los períodos mínimos de descanso que se necesitan para proporcionar un reposo adecuado deben basarse en la operación real.

8. Dentro de los quince (15) primeros días consecutivos, del mes siguiente al de la prestación de servicio, el Operador y/o Explotador debe remitir a la Dirección de Seguridad Aérea de la Autoridad Aeronáutica Civil, los totales de tiempo de vuelo y de períodos de servicio de vuelo mensual de los tripulantes que tiene a su servicio.
9. El Operador y/o Explotador como mínimo, integrará las tripulaciones de sus aeronaves conforme a los Manuales de Vuelo de las mismas, con la cantidad y especialidad de tripulantes adicionales que requiera el presente Apéndice y el servicio al cual sea destinada la aeronave.
10. En relación con los períodos de descanso, ningún Operador y/o Explotador poseedor de un Certificado de Operación debe asignar, ni ninguna persona debe:
 - i. Designar obligaciones al tripulante si éste no ha cumplido con sus períodos de descanso.
 - ii. Realizar operaciones de transporte aéreo comercial a menos que esa persona haya tenido por lo menos el período mínimo de descanso que se aplica a aquellos tripulantes de conformidad con lo establecido en el presente Apéndice y de acuerdo a lo requerido por la AAC;
 - iii. Aceptar que se le asigne a realizar operaciones de transporte aéreo comercial con cualquier Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación, durante cualquier período de descanso requerido.
 - iv. Se considera que el tiempo mínimo de descanso debe ser de ocho (8) horas consecutivas;
 - v. El período de descanso mínimo normal para tripulantes de vuelo debe ser de nueve (9) horas consecutivas, a menos que la AAC lo establezca de otro modo;
 - vi. El Operador y/o Explotador poseedor de un Certificado de Operación puede reducir el período de descanso de un tripulante dentro de las limitaciones establecidas en el numeral 23 de la sección (e) de este Apéndice;
 - vii. El Operador y/o Explotador poseedor de un Certificado de Operación debe relevar al tripulante de vuelo, oficial de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, o tripulante de la cabina de todos los deberes por veinticuatro (24) horas consecutivas durante cualquier período de siete (7) días consecutivos;
 - viii. El tiempo utilizado en operaciones de transporte aéreo comercial para el traslado que no sea de carácter local (base principal), y que sea requerido por el Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operaciones Aéreas, para posicionar tripulantes hacia o desde los vuelos; no se considerará parte de su período de descanso;

- ix. El tiempo utilizado en operaciones de transporte aéreo comercial, en una aeronave (a solicitud del Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación) hacia o desde la estación dónde se encuentre la base principal del tripulante, no se debe considerar como parte de su período de descanso;
11. En lo que se refiere a los períodos de servicio, un Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación, no debe programar:
- i. A un tripulante de vuelo, por más de 14 horas consecutivas de servicio, a excepción de lo prescrito en este Apéndice;
 - ii. A un tripulante de cabina, por más de catorce (14) horas consecutivas de servicio, a excepción de lo prescrito en este Apéndice;
 - iii. A un Encargado de operaciones/despachador de vuelo, por más de diez (10) horas consecutivas de servicio, dentro de un período de veinticuatro (24) horas consecutivas, a menos que se le proporcione a esa persona un período intermedio de descanso de por lo menos ocho (8) horas consecutivas en o antes del final de las diez (10) horas consecutivas de servicio, excepto en aquellos casos cuando las circunstancias o condiciones de emergencia que vayan más allá del control del Operador y/o Explotador, poseedor del Certificado de Operación, lo requieran de otro modo, para lo cual:
 - A. Cada Explotador poseedor de un Certificado de Operación, establecerá el período diario de servicio para un Encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo, de manera que se inicie en un tiempo que le permita familiarizarse completamente con las condiciones meteorológicas existentes o anticipadas sobre la ruta antes de que proceda con el despacho de cualquier avión;
 - B. El encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo debe permanecer en servicio hasta que cada avión que ha sido despachado haya completado su vuelo o haya pasado más allá de su jurisdicción o hasta que sea relevado por otro despachador de vuelo calificado.
12. La AAC considerará que una persona está cumpliendo con la reglamentación establecida si dicha persona sobrepasa las limitaciones de servicio de vuelo, cuando:
- i. El vuelo está programado para una duración mayor de seis (6) horas consecutivas y normalmente debe terminar dentro de las limitaciones establecidas, pero debido a circunstancias más allá del control del Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación, que no se presentaban al momento de la salida, y que impidan que llegue a su destino dentro del tiempo programado, como por ejemplo: condiciones meteorológicas adversas, contingencias en los aeropuertos, fenómenos naturales, fuerza mayor o caso fortuito.

- ii. De producirse algunas de las contingencias indicadas en el numeral anterior, el Operador y/o Explotador debe cumplir con los períodos de vuelo y período normal de descanso (horas) que figura en la tabla No.6 de este Apéndice.

13. Tanto para vuelos nacionales como internacionales, los períodos de servicio de vuelo pueden prolongarse en circunstancias operacionales imprevistas (condiciones meteorológicas adversas, problemas con el equipo, contingencias en los aeropuertos, fenómenos naturales, fuerza mayor, caso fortuito o cualquier circunstancia no prevista), por no más de dos (2) horas consecutivas, sólo a juicio del piloto al mando. Antes de tomar esa decisión, el piloto al mando debe estar convencido de que todos los miembros de la tripulación que han de realizar operaciones en el avión se sientan capaces de ellos.

14. El tiempo de vuelo y el tiempo de servicio que un tripulante emplea en la instrucción de vuelo o en prácticas de vuelo formarán parte del máximo de tiempo de vuelo y período de servicio de vuelo permitido.

Nota.- El servicio comprende todas las tareas desempeñadas a solicitud del Operador y/o Explotador. Éstas incluyen, aunque no con carácter exclusivo: la preparación previa al vuelo; la realización del vuelo; las medidas después del vuelo; la instrucción impartida o recibida (aula, simulador de vuelo o avión); horario de oficina/tiempo de administración; y viaje para incorporarse al puesto. La espera debería incluirse en la medida en que pueda producir fatiga.

15. El Operador y/o Explotador debe designar una base de domicilio para cada miembro de la tripulación de vuelo y de cabina, desde la cual éste iniciará y terminará normalmente un período de servicio o una serie de períodos de servicio. La base de domicilio debe asignarse con un cierto grado de permanencia.

16. No deben asignarse obligaciones al tripulante si éste no ha cumplido con sus períodos de descanso.

17. Los períodos de servicio estarán sujetos a las siguientes condiciones:

- i. Se debe considerar que las personas están en servicio cuando realizan cualquier tarea a nombre del Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación (AOC), ya sea de manera programada, solicitada o por iniciativa propia;
- ii. Si el Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación, requiere que un tripulante se ocupe en operaciones de transporte aéreo comercial como tripulante adicional ("deadhead"), por más de cuatro (4) horas consecutivas, el cincuenta por ciento (50 %) de ese tiempo se considera como tiempo de servicio, a menos que se les proporcione diez (10) horas consecutivas de descanso en tierra antes de asignárseles a servicio;

18. **Servicio de vuelo.** Para los propósitos de servicio de vuelo:

- i. La AAC considerará como servicio de vuelo, todo el tiempo que pasa en una aeronave un tripulante asignado al vuelo o un tripulante de relevo de

vuelo, ya sea dicho tripulante pasa en una aeronave, ya sea que esté descansando o llevando a cabo tareas;

- ii. La AAC considerará que un tripulante de vuelo está en servicio continuo en vuelo a menos que el tripulante de vuelo reciba un período de descanso de ocho horas (8) horas consecutivas en tierra;
 - iii. Cada Operador y/o Explotador poseedor de un Certificado de Operación proveerá de un lugar adecuado para dormir, incluyendo una litera en la aeronave, cuando quiera que el tripulante de vuelo esté programado para estar en el aire por más de doce (12) horas consecutivas, durante veinticuatro (24) horas consecutivas.
19. El número máximo de horas de tiempo de vuelo estarán sujetas a las siguientes condiciones:
- i. Ninguna persona debe programar a ningún tripulante de vuelo y ningún tripulante de vuelo debe aceptar una asignación para tiempo de vuelo en operaciones de transporte aéreo comercial, si el tiempo de vuelo total de dicho tripulante sobrepasa las ocho (8) horas consecutivas en un período de veinticuatro (24) horas consecutivas, a excepción de lo prescrito en este Apéndice;
 - ii. Ninguna persona debe programar a ningún tripulante de vuelo y ningún tripulante de vuelo debe aceptar una asignación como un tripulante requerido por más de siete (7) vuelos en operaciones de transporte aéreo comercial, durante cualquier período de dieciocho (18) horas consecutivas, y/o lo que ocurra primero;
 - iii. Ninguna persona debe programar a ningún tripulante de vuelo y ningún tripulante de vuelo debe aceptar una asignación para tiempo de vuelo en operaciones de transporte aéreo comercial, si el tiempo total de vuelo de dicho tripulante sobrepasa las treinta y dos (32) horas consecutivas en cualquier período de siete (7) días calendario;
 - iv. Ninguna persona debe programar a ningún tripulante de vuelo y ningún tripulante de vuelo debe aceptar una asignación para tiempo de vuelo en operaciones de transporte aéreo comercial, si el tiempo total de vuelo de dicho tripulante de vuelo sobrepasa las cien (100) horas en cualquier período de treinta (30) días consecutivos;
 - v. Ninguna persona debe programar a ningún tripulante de vuelo y ningún tripulante de vuelo debe aceptar una asignación para tiempo de vuelo en operaciones de transporte aéreo comercial, si el tiempo total de vuelo, tiempo total de servicios o servicio de vuelo de dicho tripulante en vuelo comercial, sobrepasa las limitaciones establecidas en este apéndice;
 - vi. Ninguna persona debe programar a ningún tripulante de vuelo y ningún tripulante de vuelo debe aceptar una asignación para tiempo de vuelo en operaciones de transporte aéreo comercial, si el tiempo total de vuelo de dicho tripulante sobrepasa las mil (1000) horas en cualquier período de doce (12) meses-calendario.

20. El cumplimiento de los requisitos de programación estarán sujetos a las siguientes condiciones:

- i. La AAC considerará que una persona está cumpliendo con la reglamentación establecida, si dicha persona sobrepasa las limitaciones de servicio de vuelo, cuando:
 - A. El vuelo está programado y normalmente termina dentro de las limitaciones establecidas, pero, debido a circunstancias más allá del control del Operador y/o Explotador, poseedor del Certificado de Operación, que no se presentaban al momento de la salida, y que impidan que llegue a su destino dentro del tiempo programado, como por ejemplo: condiciones meteorológicas adversas, contingencias en los aeropuertos, fenómenos naturales, casos de fuerza mayor o caso fortuito;
 - B. La AAC considerará que una persona cumple con las limitaciones establecidas, si dicha persona sobrepasa las limitaciones que aplican durante una emergencia o situaciones adversas, más allá del control del Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación.

21. El cumplimiento de los requisitos de los registros de tiempo de vuelo, servicios y período de descanso, estará sujeto a que cada Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación, mantenga los registros actualizados de cada tripulante y encargado de operaciones/despachador de vuelo; que documenten su cumplimiento con las limitaciones establecidas en este Apéndice

22. En cuanto a los períodos de servicio y de descanso, cada Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación; la persona encargada del itinerario y los tripulantes deben usar la siguiente tabla, según corresponda, para consolidar toda programación y requisitos de eventos actuales con relación al tiempo de vuelo, períodos de servicio y de descanso, para las operaciones de transporte aéreo comercial.

Tabla No.1

Reducción aceptable del período inicial de descanso programado extendiendo el descanso subsiguiente para tripulantes de vuelo			
Período de vuelo (horas)	Período normal de descanso (horas)	Período de descanso reducido autorizado (horas)	Siguiente período de descanso si se toma la reducción
Menos de 8	9	8	10
8-9	10	8	11
9 a 11	11	9	12

Tabla No 2

Reducción aceptable del período inicial de descanso programado extendiendo el descanso subsiguiente para tripulantes de cabina				
Período programado de servicio (horas)	Tripulantes de cabina extra requeridos	Período de descanso normal (horas)	Período de descanso reducido autorizado (horas)	Siguiente período de descanso si se toma la reducción
14 o menos	0	9	8	10
14-16	1	12	10	14
16-18	2	12	10	14
18-20	3	12	10	14

23. Para los propósitos de período de servicio y de descanso, cada Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación, y cada tripulante debe utilizar las siguientes tablas, según corresponda, para consolidar todos los requisitos de programación y de eventos actuales relacionados con los períodos de servicio y descanso de los tripulantes, para las operaciones de transporte aéreas de comercial.

Tabla No.3

Variaciones aceptables a los requisitos básicos de servicio vs descanso			
Esta tabla describe los períodos máximos de servicio de la tripulación de vuelo (incluyendo servicio de vuelo) y los períodos de descanso prescritos			
	Horas de vuelo consecutivas	Período de servicio total (horas)	Período normal de descanso
Trip. de 1 piloto	8	16	9
Trip. de 2 pilotos	8	16	9
2 Pilotos + ingeniero de vuelo	9	16	11
2 Pilotos + Ingeniero de vuelo para transporte de carga	12	16	24
2 Pilotos + 1 piloto de relevo	12	16	24

Tabla No.4

Situación aceptable para reducir el período de descanso inicial del tripulante de cabina mediante la adición de tripulante extra en los vuelos				
Período de servicio programado (horas)	Tripulación extra requerido	Período de descanso (horas)	Período de descanso reducido autorizado (horas)	Siguiente período de descanso si se tomó la reducción
14 ó más	0	9	8	10
14-16	1	12	10	14
16-18	2	12	10	14
18-20	3	12	10	14

24. Para los propósitos del máximo permisible de horas de vuelo, cada Operador y/o Explotador, poseedor de un Certificado de Operación, y cada piloto debe usar la siguiente tabla:

Tabla No.5

Máximo permisible de horas de vuelo				
	12 meses calendarios	90 días consecutivos	30 días consecutivos	7 días consecutivo
1. Vuelos programados o chárter. 2. Largo de las etapas de menos de 4,000 millas. 3. Avión más de 5 700 Kg	1,000	N/A	100	32
i). Vuelos programados ii). Pasa más de 4 000 millas iii). Avión de más de 5 700 Kg	1,000	N/A	100	32
Servicio máximo de vuelo – 2 pilotos + Ing. De vuelo	1,200	300	120	34
Servicio máximo de vuelo con relevo				
1. Vuelo chárter.	1,200	350	120	40
2. Largo de las etapas de más de 4 000 millas.	1 000	N/A	100	32
3. Avión de más de 5 700 Kg Servicio máximo de vuelo – 2 pilotos + Ing. de vuelo	1,200	300	120	34
Servicio máximo de vuelo con relevo				
a. Programado o chárter.	1,200	350	120	44
b. Avión de menos de 5 700 Kg	1.200	N/A	120	34

Tabla No.6

Período de vuelo (horas)	Período normal de descanso (horas)
Menos de 8	9
8-9	10