



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

**Resolución**

**Número:**

**Referencia:** EX-2020-45821014- -APN-ANAC#MTR (PRORROGA 90 días)

---

VISTO, el Expediente N° EX-2020-45821014- -APN-ANAC#MTR del Registro de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), los Decretos N° 239 de fecha 15 de marzo de 2007, N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, los Decretos de Necesidad y Urgencia N° 297 de fecha 19 de marzo de 2020, N° 325 de fecha 31 de marzo de 2020, N° 331 de fecha 1° de abril de 2020, N° 355 de fecha 11 de abril de 2020, N° 365 de fecha 11 de abril de 2020, N° 408 de fecha 26 de abril de 2020, N° 409 de fecha 26 de abril de 2020, N° 459 de fecha 10 de mayo de 2020, N° 493 de fecha 24 de mayo de 2020, N° 520 de fecha 7 de junio de 2020, N° 576 de fecha 29 de junio de 2020 y N° 605 de fecha 18 de julio de 2020 y las Resoluciones N° 64 de fecha 18 de marzo de 2020, N° 71 de fecha 20 de marzo de 2020 y N° 73 de fecha 24 de marzo de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las Partes 121 y 135 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC), y

**CONSIDERANDO:**

Que por medio del Artículo 1° del Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU) N° 297 de fecha 19 de marzo de 2020 se dispuso, a fin de proteger la salud pública, el “aislamiento social, preventivo y obligatorio” para todas las personas que habitan en el país o se encontrasen en él en forma temporaria, a partir del 20 de marzo de 2020.

Que mediante el dictado de los DNU N° 325 de fecha 31° de marzo de 2020, N° 331 de fecha 1° de abril de 2020, N° 355 de fecha 11 de abril de 2020, N° 365 de fecha 11 de abril de 2020, N° 408 de fecha 26 de abril de 2020, N° 409 de fecha 26 de abril de 2020 y N° 459 de fecha 10 de mayo de 2020, N° 493 de fecha 24 de mayo de 2020, N° 520 de fecha 7 de junio de 2020, N° 576 de fecha 29 de junio de 2020 y 2020 y N° 605 de fecha 18 de julio de 2020 el PODER EJECUTIVO NACIONAL dispuso sucesivas prórrogas de la medida de aislamiento social preventivo y obligatorio impuesta por el citado Decreto N° 297/20, hasta el día 2 de agosto de 2020 inclusive.

Que el día 20 de marzo de 2020 el MINISTERIO DE TRANSPORTE emitió la Resolución N° 71, modificada por la N° 73 de fecha 24 de marzo de 2020, por conducto de la cual se prorrogó, hasta el día 31 de marzo de 2020, la suspensión total de los servicios de transporte aéreo de cabotaje comercial y de aviación general dispuestas en el Artículo 3° de la Resolución N° 64 de fecha 18 de marzo de 2020 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Que mediante el Artículo 2° de la Resolución N° 71/20 antes mencionada (texto según Resolución N° 73/20) se estableció que la suspensión mencionada en el párrafo precedente quedaría automáticamente prorrogada en caso de que se dispusiera la continuidad del aislamiento social, preventivo y obligatorio dispuesto por el DNU N° 297/20.

Que la Parte 121 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) referida a los “Requerimientos de operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” contiene, en sus Secciones 121.409, 121.424 b), 121.432 e); 121.433; 121.434 y 121.441 -entre otras- previsiones relativas a exigencias de instrucción periódica para la tripulación de vuelo que debe desarrollarse en entrenadores sintéticos de vuelo (simuladores).

Que la Parte 135 de las RAAC, “Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” contiene previsiones análogas a las descriptas en el considerando precedente, en sus Secciones 135.293; 135.295; 135.333; 135.345 y 135.349, entre otras.

Que la normativa de emergencia reseñada anteriormente ha impuesto restricciones a la circulación dentro del territorio que impiden el normal desenvolvimiento de las tareas de capacitación y evaluación del personal aeronáutico.

Que existen, asimismo, restricciones para la realización de viajes al exterior del país, lo que impide acceder a los países que cuentan con simuladores de vuelo para mantener la vigencia de sus habilitaciones.

Que, como consecuencia de las restricciones apuntadas, los titulares de licencias otorgadas bajo la Parte 61 de las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC) que se desempeñan bajo empresas certificadas bajo las Partes 121 o 135 de las RAAC se ven impedidos de cumplimentar con los entrenamientos en simulador de vuelo que resultan necesarios para continuar ejerciendo los privilegios de sus licencias para las empresas de transporte aéreo que los emplean.

Que, asimismo, resulta necesario otorgar una extensión del plazo de vigencia de las competencias lingüísticas exigidas por el apartado 61.63 de la Parte 61 de las RAAC, debido a que aún no existe suficiente oferta de cursos de tipo virtual que permita canalizar la totalidad de la demanda existente.

Que, como consecuencia de lo establecido en el Artículo 32 del DNU N° 576/20, las previsiones contenidas en las Decisiones Administrativas N° 810/20 y 1061/20 que posibilitaban el desarrollo de actividades de vuelo para el mantenimiento de la experiencia reciente de los pilotos resultaron suspendidas durante un período de 17 (DIECISIETE) días, y aunque se ha reanudado la posibilidad de efectuar vuelos para mantener los requisitos de experiencia reciente, el contexto epidemiológico futuro podría requerir una nueva retracción de la medida, razón por la cual resulta apropiado prorrogar la vigencia de la misma para aquellos titulares de certificados de idoneidad que se desempeñen en operadores certificados bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC.

Que, en el marco de la situación de emergencia actual, es necesario generar herramientas para mantener el normal desarrollo de los servicios de transporte aéreo, para lo cual resulta imprescindible brindar alternativas que permitan mantener la vigencia de las tripulaciones de vuelo.

Que la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI) en su sitio (<https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/QRGs.aspx>) ha emitido Guías de Referencia Rápidas (QRG, por sus siglas en inglés) mediante las cuales brinda lineamientos para la implementación de medidas de alivio destinadas a los operadores aerocomerciales, con el propósito de asegurar la continuidad de las operaciones aéreas

manteniendo niveles aceptables de seguridad operacional en el marco de las restricciones impuestas para impedir la propagación del virus SARS-CoV-2.

Que, con el objeto de coadyuvar al cumplimiento de las medidas dispuestas por el Estado Nacional para evitar o retrasar la propagación del virus SARS-CoV-2, corresponde prorrogar la vigencia de la instrucción periódica en simulador, brindando asimismo un marco apropiado para mitigar los riesgos que dicha prórroga pudiere traer aparejados.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (DNSO) Dependiente de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) se ha expresado en sentido favorable a la iniciativa.

Que, la Dirección de Asuntos Jurídicos de la DIRECCION GENERAL, LEGAL, TECNICA Y ADMINISTRATIVA (DGLTYA) de la ANAC ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas en el Decreto N°1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007.

Por ello,

#### LA ADMINISTRADORA NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

#### RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Prorróganse por un plazo de 90 (NOVENTA) días corridos la vigencia de las exigencias de experiencia reciente y el entrenamiento en simuladores para aquellos titulares de certificados de idoneidad que se desempeñen en operadores certificados bajo la Parte 121 “Requerimientos de operación: operaciones regulares internas e internacionales, operaciones suplementarias” y la Parte 135 “Requerimientos de operación: operaciones no regulares internas e internacionales” de las RAAC que tuvieren fecha de vencimiento entre el día 31 de mayo de 2020 y el día 31 de julio de 2020. Amplíase la prórroga conferida por el Artículo 9° de la Resolución ANAC N° 101 de fecha 20 de marzo de 2020 por un plazo adicional de 90 (NOVENTA) días corridos contados desde la finalización de la prórroga originalmente otorgada por dicho artículo para las exigencias de experiencia reciente y el entrenamiento en simuladores de vuelo para aquellos titulares de certificados de idoneidad que se desempeñen en operadores certificados bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC.

ARTÍCULO 2°.- Prorrógase por un plazo de 90 (NOVENTA) días corridos la vigencia de todas las certificaciones respecto del nivel de dominio del idioma otorgadas de acuerdo con lo establecido en el apartado 61.34 de la Parte 61 de las RAAC “Requerimiento de idioma” que tuvieren fecha de vencimiento entre el día 31 de mayo de 2020 y el día 31 de julio de 2020. Amplíase la prórroga conferida por el artículo 5° de la Resolución ANAC N° 101 de fecha 20 de marzo de 2020 por un plazo adicional de 90 (NOVENTA) días corridos contados desde la finalización de la prórroga originalmente otorgada por dicho artículo.

ARTÍCULO 3°.- Prorrógase por un plazo de 90 (NOVENTA) días corridos y por única vez la exigencia de Control de Rutas establecido en la Sección 121.440 de la Parte 121 de las RAAC, la exigencia de Control de Eficiencia descrita en la Sección 121.441(a)(1) de la Parte 121 de las RAAC para pilotos al mando; la exigencia de Control de Eficiencia descrita en la Sección 135.293(b) de la Parte 135 de las RAAC para pilotos al mando; la exigencia de control de idoneidad en vuelo por instrumentos para pilotos descrita en la Sección 135.293 de la Parte 135 de las RAAC y la exigencia establecida en la Sección 135.303 de la Parte 135 de las RAAC Piloto al

mando (Control de Rutas) que tuvieren fecha de vencimiento entre el día 31 de mayo de 2020 y el día 31 de julio de 2020.

ARTÍCULO 4°.- Las disposiciones de la presente resolución son de aplicación en el marco de las restricciones impuestas por las medidas de distanciamiento y aislamiento social, preventivo y obligatorio decretadas por el Poder Ejecutivo Nacional en relación a la emergencia epidemiológica provocada por la pandemia del virus SARS-CoV-2. Cuando se disponga de una fecha cierta de normalización de la actividad aeronáutica, se dispondrán -en consonancia con las recomendaciones de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)- las medidas necesarias para asegurar que dicha actividad se reanude manteniendo niveles adecuados de seguridad operacional, a través del dictado de las normas respectivas.

ARTÍCULO 5°.- La prórroga conferida por conducto de los Artículos 1°, 2° y 3° de la presente Resolución no modificará las fechas originales de los vencimientos.

ARTÍCULO 6°.- Apruébanse las Medidas de Alivio para el Cumplimiento con los Requisitos de Entrenamiento en Simuladores de Vuelo para el personal que se desempeñe en empresas certificadas bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC, que se encuentran incorporadas en el ANEXO I (IF-2020-47532156-APN-DNSO#ANAC), el cual forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 7°.- Apruébanse las Medidas de Mitigación que deberá cumplir el personal que se desempeñe en empresas certificadas bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC, que se encuentran incorporadas en el ANEXO II (IF-2020-47532754-APN-DNSO#ANAC), el cual forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 8°.- Difúndase mediante la página web [www.anac.gob.ar](http://www.anac.gob.ar).

ARTÍCULO 9°.- Comuníquese, publíquese dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación en el Boletín Oficial, y cumplido archívese.



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

**Anexo**

**Número:**

**Referencia:** EX-2020-45821014- -APN-ANAC#MTR - ANEXO I

---

ANEXO I

**MEDIDAS DE ALIVIO PARA EL PERSONAL QUE SE DESEMPEÑE EN EMPRESAS  
CERTIFICADAS BAJO LAS PARTES 121 Y 135 DE LAS RAAC**

**DISPOSICIONES COMUNES PARA EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LAS PARTES 121 Y 135**

ARTÍCULO 1º: La inspección anual en vuelo para Inspectores Reconocidos de las empresas que operan según las Partes 121 y 135, por única vez, no será llevada a cabo. Sin embargo para mantenerse habilitado deberán cumplir con sus correspondientes cursos recurrentes.

ARTÍCULO 2º: Las medidas de alivio aprobadas mediante el presente anexo para operadores RAAC 121 y operadores RAAC 135 podrán ser aplicadas únicamente a aquellos pilotos y copilotos que hayan cumplido los requisitos establecidos en la RAAC Parte 121.434 relativa a Experiencia operativa, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades y para aquellos pilotos y copilotos que hayan cumplido los requisitos establecidos en la RAAC Parte 135.245 Requisitos de experiencia operativa (Piloto al Mando), según corresponda.

**DISPOSICIONES PARA EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LA PARTE 121 DE LAS RAAC**

ARTÍCULO 3º: Para aquellos planes de instrucción aprobados en los que se establezca que el requisito de instrucción en simulador para copilotos se efectúe en forma semestral, se autoriza la realización con periodicidad anual sin que resulte necesario para ello introducir modificaciones en su Manual de Instrucción.





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

**Anexo**

**Número:**

**Referencia:** EX-2020-45821014- -APN-ANAC#MTR - ANEXO II

---

ANEXO II

**MEDIDAS DE MITIGACION A SEGUIR PARA EL PERSONAL QUE SE DESEMPEÑA EN  
EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LAS PARTES 121 Y 135 DE LAS RAAC**

**DISPOSICIONES COMUNES PARA EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LAS PARTES 121 Y 135**

ARTÍCULO 1º: Las empresas certificadas bajo las Partes 121 y 135 de las RAAC deberán programar las actividades de instrucción en simulador previstas con la mayor celeridad posible, de acuerdo con la disponibilidad de las instalaciones y del personal de instrucción y evitando cualquier tipo de demora adicional.

El POI deberá recibir en forma continua información relacionada con la planificación de las actividades de instrucción y su desarrollo.

ARTÍCULO 2º: En aquellos casos en que circunstancialmente se pueda acceder a la capacitación en simulador o en su defecto en la primera oportunidad que se pueda acceder a simulador, las empresas deberán prever la realización de la actividad inmediata subsiguiente de instrucción contemplando un refuerzo que debe incluir un período de simulador adicional que no podrá ser computado como LOS, incorporando lo especificado en el artículo 3 del presente anexo para operadores RAAC 121 e incorporando lo especificado en el artículo 5 para operadores RAAC 135. A tal efecto, deberán mantener informados al respectivo POI en forma continua sobre los planes de cumplimiento

**DISPOSICIONES PARA LAS EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LA PARTE 121 DE LAS RAAC**

ARTÍCULO 3º: En aquellos casos en que circunstancialmente se pueda acceder a la capacitación en simulador o en su defecto en la primera oportunidad que se pueda acceder a simulador, y dado que existen maniobras en las cuales los pilotos mantienen un alto grado de entrenamiento por realizarlas de manera muy frecuente durante las operaciones normales de vuelo (despegues normales, ascenso, SID, esperas, aterrizajes normales, etc.), se pondrá

especial énfasis en las prácticas de maniobras que NO se realizan frecuentemente en vuelo de línea. Estas son:

- Despegue IMC con viento cruzado (según las limitaciones propias del avión).
- Despegues y aterrizajes con aeronaves muy por debajo del peso máximo de despegue.
- Falla de motor posterior a V1.
- Despegue abortado – Evacuación.
- Aproximación ILS con falla de un motor y aproximación frustrada.
- Aproximación RNAV/de no precisión con un motor inoperativo y aterrizaje.
- Aproximación a la pérdida en configuración limpia.

Deberán incluirse las siguientes fallas de sistemas, las cuales podrán dividirse entre piloto y copiloto:

- Tren de aterrizaje
- Flaps
- Sistemas de navegación
- Fuego en vuelo
- Control de humo
- Rápida descompresión y Descenso de Emergencia
- CFIT
- Unreliable Speed
- Aterrizaje con sobrepeso
- Incapacitación de un piloto

### **DISPOSICIONES PARA LAS EMPRESAS CERTIFICADAS BAJO LA PARTE 135 DE LAS RAAC**

ARTÍCULO 4º: Las empresas deberán programar al menos una reunión virtual con sus pilotos para realizar un repaso teórico de los procedimientos de emergencia, con la participación del POI o de algún IOLA habilitado en la aeronave. Estos deberán incluir como mínimo:

- A. Descenso de Emergencia
- B. Aproximación y Aterrizaje de Emergencia
- C. Mal Funcionamiento de Sistemas y Equipos



- D. Equipamiento de Emergencia y Supervivencia
- E. Procedimiento en caso de desorientación.
- F. Pérdida de comunicaciones
- G. Un motor Inoperativo durante la aproximación instrumental (Multimotor)
- H. Aborto de despegue.
- I. Evacuación de emergencia
- J. Unreliable airspeed
- K. Upset recovery training
- L. CFIT
- M. Crew Incapacitation

ARTÍCULO 5º: En aquellos casos en que circunstancialmente se pueda acceder a la capacitación en simulador o en su defecto en la primera oportunidad que se pueda acceder a simulador, y dado que existen maniobras en las cuales los pilotos mantienen un alto grado de entrenamiento por realizarlas de manera muy frecuente durante las operaciones normales de vuelo (despegues normales, ascenso, SID, esperas, aterrizajes normales, etc.), se pondrá especial énfasis las maniobras que NO se realizan frecuentemente en vuelo de línea, aprovechando para combinar aquellas que no demanden una carga de trabajo tal, que no representen la realidad. Estas son:

- Despegue IMC con viento cruzado (según las limitaciones propias del avión).
- Falla de motor posterior a V1.
- Despegue abortado – Evacuación.
- Aproximación ILS con falla de un motor y Aproximación frustrada.
- Aproximación RNAV/de no precisión con un motor inoperativo y aterrizaje.
- Aproximación a la pérdida en configuración limpia.

Deberán incluirse las siguientes fallas de sistemas, las cuales podrán dividirse entre piloto y copiloto:

- Tren de aterrizaje
- Flaps
- Sistemas de navegación
- Fuego en vuelo
- Control de humo

- Rápida descompresión y Descenso de Emergencia
- Unreliable Speed
- Aterrizaje con sobrepeso
- Incapacitación de un piloto
- CFIT