

**RESUELVE**

**Artículo 1.** Designar al ciudadano **IGNACIO BARRETO**, titular de la Cédula de Identidad N° 5.979.807, como Director del Instituto Autónomo Biblioteca Nacional.

**Artículo 2.** Delego en el Ministro del Poder Popular para la Cultura, la juramentación del referido ciudadano.

**Artículo 3.** La anterior designación tendrá vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y publíquese  
Por el Ejecutivo Nacional,

**RAMÓN ALONZO CARRIZALEZ RENGIFO**  
Vicepresidente Ejecutivo

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. COMISIÓN CENTRAL DE PLANIFICACIÓN. INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL. DESPACHO DEL PRESIDENTE. PROVIDENCIA ADMINISTRATIVA N° PRE-CJU-181-08. CARACAS, 01 DE DICIEMBRE DE 2.008.

198° Y 149°

El Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, conforme a lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.890 Extraordinario de fecha 31 de julio de 2008, en concordancia con lo previsto en el numeral 5 del Artículo 5 de la Ley del Estatuto de la Función Pública, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.522 de fecha 06 de septiembre de 2002 y en ejercicio de las atribuciones que le confiere los numerales 1, 3 y 13 del artículo 13 de la Ley del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.333 de fecha 12 de diciembre de 2005.

**ACUERDA**

**PRIMERO:** Designar al ciudadano **RAFAEL ALEXANDER TORRES AGUIRRECHI**, titular de la cédula de identidad N° 7.112.945, como Director de Servicios a la Navegación Aérea (E), a partir del 27 de noviembre de 2008.

**SEGUNDO:** Delegar en el referido ciudadano, la atribución y firma de los actos y documentos que a continuación se mencionan:

a.- Las comunicaciones dirigidas a personas naturales y jurídicas de carácter público o privado que versen sobre materias inherentes de la dependencia a su cargo.

b.- Certificar copias de los documentos cuyos originales reposen en los archivos de la dependencia a su cargo; además de las certificaciones de las transcripciones efectuadas a las cintas magnetofónicas y las cintas de progreso.

**TERCERA:** El referido funcionario presentará una relación detallada de los actos y documentos que hubiere certificado y firmado en virtud de esta delegación al Presidente del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil.

Comuníquese y publíquese  
Por el Ejecutivo Nacional,

Lic. José Luis Martínez Bravo  
Presidente

Decreto N° 5.909 de fecha 04 de Marzo de 2008.  
Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.883 del 7 de Marzo de 2008

**VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
Y MINISTERIO DEL PODER POPULAR  
PARA EL TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

VICEPRESIDENCIA DE LA REPUBLICA  
COMISIÓN CENTRAL DE PLANIFICACIÓN  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRABAJO Y LA SEGURIDAD SOCIAL

VICEPRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA  
COMISIÓN CENTRAL DE PLANIFICACIÓN  
DESPACHO DEL VICEPRESIDENTE DE LA REPÚBLICA  
RESOLUCIÓN N°  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRABAJO Y LA SEGURIDAD  
SOCIAL

DESPACHO DEL MINISTRO  
RESOLUCIÓN N° 6234

CARACAS, 10 DE 12 2008  
198° y 149°

**RESOLUCIÓN CONJUNTA**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución de la República de Venezuela, en concordancia con el artículo 77 numeral

9 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.890 Extraordinario de fecha 31 de julio de 2008; en cumplimiento de lo establecido en los artículos 189 y 360 de la Ley Orgánica del Trabajo, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.152 Extraordinario de fecha 19 de junio de 1997, en concordancia con el artículo 92, literal K del Reglamento de la Ley Orgánica del Trabajo, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.426 de fecha 28 de abril de 2006; de conformidad con los artículos 39 y 66 de la Ley de Aeronáutica Civil, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.226, de fecha 12 de julio de 2005, y en ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 4 del Decreto N° 5.908 de fecha 04 de marzo de 2008, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 38.929 de fecha 13 de mayo de 2008.

**CONSIDERANDO**

Que es prioridad para el Estado en materia aeronáutica determinar con equidad y justicia el límite de la jornada de trabajo aplicable a los trabajadores aéreos, sin que tal hecho comporte violación de las normas de contenido social, ni se transforme en un medio para entorpecer la productividad que necesariamente, debe valorarse en toda empresa.

**CONSIDERANDO**

Que la actividad aeronáutica es de naturaleza técnica y esta sometida a las particularidades propias del transporte por vía aérea, contemplando a grandes rasgos, horas de vuelo, que dependen de la ruta, itinerarios, tipos de aeronaves e incluso de condiciones meteorológicas; circunstancias estas que hacen que la prestación de este servicio sea flexible a lo que su duración se refiere.

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 39 de la Ley de Aeronáutica Civil, establece que el personal aeronáutico esta integrado por el conjunto de personas que desarrollan actividades vinculadas al vuelo y a la atención de los pasajeros y carga; y por cuanto el artículo 66 ejusdem, establece que el Certificado de Explotador del Servicio de Transporte Aéreo, así como las especificaciones operacionales asociadas al mismo, otorgado por la Autoridad Aeronáutica es el documento que acredita a los explotadores aéreos para realizar operaciones en condiciones seguras.

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 189 de la Ley Orgánica del Trabajo, define lo que se debe entender por jornada de trabajo y de conformidad con el artículo 360 ejusdem, el cual ordena que la jornada del trabajador aéreo se establecerá por Resolución conjunta de los Ministerios del ramo, con la finalidad de garantizar la continuidad oportuna del transporte aéreo, dada su naturaleza de servicio público, y guarde el debido equilibrio entre la seguridad operacional y el servicio público de transporte aéreo, en resguardo del interés colectivo y particularmente del usuario del servicio, garantizando el disfrute de bienes y servicios de calidad.

**RESUELVEN**

**JORNADA DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE AEREO,  
LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO, TIEMPO DE SERVICIO Y  
PERIODOS MÍNIMOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES  
ABORDO DE AERONAVES CIVILES.**

**APLICABILIDAD.**

**Artículo 1.-** La presente resolución rige únicamente a las limitaciones de tiempo de vuelo, tiempo de servicio y periodos mínimos de descanso para las tripulaciones abordado de aeronaves, igualmente la presente Resolución regula lo establecido en la Ley de Aeronáutica Civil, en aras del cumplimiento del ordenamiento jurídico nacional. Así como, las recomendaciones adoptadas por la República Bolivariana de Venezuela, como Estado contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

El ámbito de aplicación de esta disposición incluye a todos los miembros de la Tripulación a bordo de aeronaves civiles registradas en la República Bolivariana de Venezuela que efectúen transporte comercial, sean estos de servicio público de transporte aéreo, trabajos aéreos o actividades de escuela. Será también de aplicación para los Tripulantes a bordo de aeronaves civiles, cualquiera que fuera su nacionalidad y función que operen aeronaves de matrícula extranjera, cuando éstas hayan sido arrendadas por explotadores venezolanos.

**Artículo 2.-** Todos los operadores de esos servicios deberán incluir en su Manual de Operaciones, las limitaciones de tiempo de vuelo para los Tripulantes de sus aeronaves, así como los máximos y los mínimos de

los períodos de tiempo de servicio y de descanso, respectivamente. Dichos máximos no podrán excederse por lo establecido en la presente Resolución. De igual manera, los períodos de descanso tampoco podrán ser inferiores a los que aquí se indican.

**Artículo 3.-** Del cumplimiento de las limitaciones mencionadas en el artículo anterior serán responsables las Empresas y los Tripulantes afectados. Las primeras tendrán una responsabilidad primordial en cuanto a la programación de los servicios; así como los tripulantes de cada vuelo en lo que a estos afecte. Por su parte, todo Tripulante advertirá también al operador acerca de las actividades profesionales o privadas de vuelo que realice para otro operador, responsabilizándose del cumplimiento de las limitaciones que para ese caso conjunto específicamente se establezcan. Asimismo, los Tripulantes deberán avisar a quien corresponda, con suficiente antelación, la revisión de llegar a los límites establecidos.

**Artículo 4.-** Los operadores deberán contemplar a la hora de establecer sus propias condiciones y en su caso introducir reducciones apropiadas a sus circunstancias, la peculiaridad de sus operaciones, como son:

1. El tipo de la aeronave y su equipo;
2. La probabilidad de retrasos operacionales;
3. Las características de la ruta, así como la densidad del tráfico, disponibilidad de ayudas para la navegación, dificultades de las comunicaciones y la necesidad de volar a niveles altos en aeronaves no presurizadas, actividades de instrucción;
4. La proporción de vuelo diurno y nocturno del servicio que se realice, teniendo en cuenta criterios que tiendan a un equilibrio entre los Tripulantes;
5. La acomodación disponible para proporcionar a la Tripulación un descanso;
6. La estabilidad del sistema de programación de los servicios (dependiente de la disponibilidad de reservas de personal);
7. El número de despegues y aterrizajes;
8. El vuelo sin piloto automático; y
9. Cualquier modificación futura, cuya incidencia se haya demostrado relevante.

No obstante lo que se establece en estas normas, un Tripulante no volará, ni su Empresa le exigirá que lo haga, si aquel o ésta tienen razones bien fundadas para creer que el Tripulante está padeciendo fatiga excesiva o, teniendo en cuenta las circunstancias del vuelo particular que debe llevarse a cabo, es probable que llegue a acumular fatiga excesiva durante el mismo. Entre los aspectos que las Empresas de Transporte Aéreo han de contemplar en sus procedimientos dentro del Capítulo relativo a la Seguridad de las Operaciones de Vuelo, figura aquel relacionado con la prevención de la fatiga en las tripulaciones que tienen a su cargo el desarrollo de las mismas.

A esos efectos, se requiere establecer las limitaciones pertinentes, que tiendan a garantizar unas adecuadas condiciones por parte de ese personal en el ejercicio de sus funciones a bordo. El Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional dispone que los explotadores cuenten con reglas sobre este particular, las cuales estarán aprobadas por el Estado competente y se incluirán en el Manual de Operaciones. Ello sin perjuicio de que la Autoridad del mismo establezca las limitaciones máximas con carácter general para sus aeronaves.

**Artículo 5.-** En aplicación de esto último, la presente Resolución tiene como propósito el desarrollo de las condiciones referentes a los tiempos máximos de vuelo y servicio, así como los mínimos de descanso, para todos los miembros de una Tripulación a bordo de aeronaves civiles en los diferentes equipos y en los distintos tipos de servicios.

#### DEFINICIONES.

**Artículo 6.-** Para los efectos de esta Resolución, se establecen las siguientes definiciones:

**Base:** Lugar en el cual un miembro de la Tripulación se presenta habitualmente para comenzar un servicio o serie de servicios.

**Descanso:** Período ininterrumpido de tiempo, durante el cual un Tripulante queda relevado de toda tarea, con el fin específico de que pueda descansar. El tiempo de descanso parcial en vuelo o en tierra, no se considerará como parte de un período de descanso.

**Descanso Parcial en Tierra:** Tiempo durante el cual un Tripulante puede descansar, en aquellos lugares donde se disponga de facilidades

adecuadas para ello, siempre que comprenda 3 horas como mínimo. Se dispondrá de camas y servicios individuales, salvo que por algún motivo justificado y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

**Descanso Parcial en Vuelo:** Tiempo durante el cual un miembro de una Tripulación queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo de sitio adecuado para el mismo. De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de literas o butacas, a no ser que debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobada por la Autoridad Aeronáutica.

**Día libre:** Día natural del que puede disponer el Tripulante sin que pueda ser requerido para que efectúe servicio alguno.

**Jornada Laboral:** El tiempo durante el cual el trabajador está a disposición del patrono y no puede disponer libremente de su actividad y de sus movimientos. Se considera que el trabajador está a disposición del patrono desde el momento en que llega al lugar donde debe efectuar su trabajo, o donde deba recibir órdenes o instrucciones respecto al trabajo que se ha de efectuar en cada día, hasta que pueda disponer libremente de su tiempo y de su actividad.

**Jornada Diurna:** La Cumplida entre las 05:00 horas y las 19:00 horas

**Jornada Nocturna:** La cumplida entre las 19:00 horas y las 05:00 horas

**Jornada Mixta:** La que comprende períodos de trabajo diurno y nocturno.

**Lugar de Descanso:** El que disponiendo de servicios propios, y reuniendo condiciones adecuadas para el descanso en función del lugar en cuanto a temperatura, luz, ruido, ventilación, sirve para que los Tripulantes puedan disfrutar de un período de descanso (alojamiento individual o el domicilio del Tripulante). El tiempo destinado para el desplazamiento de un tripulante desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por el explotador, se computará en un 50 % del posicionamiento.

**Servicio:** El tiempo durante el cual un Tripulante está realizando tareas de algún tipo, encomendadas por el operador. El período de servicio comienza cuando un Tripulante sea requerido para realizar dichas tareas, y termina cuando queda relevado de todas ellas.

**Servicio de Transporte Aéreo no Comercial Por Parte del Estado:** Acto destinado al transporte aéreo de personas, carga y correo que, aun siendo remunerado no persigan fines de lucro, en especial la atención a áreas desasistidas con el fin de favorecer los planes de desarrollo nacional, de acuerdo con lo que establezca la normativa que dicte el Ejecutivo Nacional.

**Servicio Especializado de Transporte Aéreo:** Acto destinado a trasladar en aeronaves por vía aérea a pasajeros o carga, confines específicos bajo diferentes formas y modalidades a cambio de una contraprestación.

**Servicio Público de Transporte Aéreo Comercial:** Actos destinados a trasladar en aeronave por vía aérea a pasajeros, carga o correo, de un punto de partida a otro, mediando una contra prestación.

**Trabajo Aéreo:** Es todo servicio especializado distinto al transporte aéreo comercial efectuado mediante la utilización de aeronaves, puede ser remunerado o gratuito y requiere de Certificado emitido conforme a las normas técnicas.

**Tiempo de Servicio:** El tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos. El tiempo de servicio se contará desde la presentación del Tripulante en el aeropuerto después de haber terminado un período de descanso hasta finalizar el tiempo de vuelo. El tiempo de servicio comenzará no menos de cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue, y terminará al inmovilizar el avión en el aparcamiento.

**Tiempo de Servicio Incrementado:** La que puede obtenerse cuando en un período de servicio aéreo se intercala un tiempo de descanso parcial.

**Tiempo de Vuelo Efectivo:**

El tiempo transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el sitio de estacionamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento o hasta que ha parado todos sus motores.

**Tripulante de Vuelo:** Poseedor de un Título y la correspondiente Licencia, a quien se asignan funciones esenciales en la cabina de mando o de pasajero para la conducción de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

### LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO PARA TRIPULACIÓN ABORDO DE AERONAVES CIVILES.

#### TIEMPO MÁXIMO ACUMULADO.

**Artículo 7.-** La tripulación a bordo de aeronaves civiles no podrá exceder el tiempo máximo acumulado de vuelo establecido en este artículo.

1.- En cualquier mes calendario el tiempo máximo acumulado de vuelo será de cien (100) horas, y de novecientas (900) horas en cualquier año calendario.

2.- Doscientas setenta (270) horas en un periodo de noventa (90) días.

3.- Treinta (30) horas durante siete (7) días consecutivos.

4.- Ocho (08) horas entre periodos de descanso requeridos.

**Artículo 8.-** Cada titular de certificado que realice operaciones domesticas debe liberar a cada tripulante de vuelo involucrado en el transporte aéreo programado de toda tarea por al menos 24 horas consecutivas durante cualquier período de siete días consecutivos.

**Artículo 9.-** Los Tripulantes de Cabina en aeronaves civiles se le incrementará el tiempo máximo de vuelo en un 30% en los numerales 1, 2, 3 y 4.

#### SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO.

**Artículo 10.-** La distribución de los servicios de las Tripulaciones abordo de aeronaves civiles deberán hacerse de forma que no se excedan 08 horas ininterrumpidas de tiempo de vuelo, cuando la hora de presentación quede entre las 06.00 y las 14.59; ó de 07 horas cuando ésta sea entre 15.00 y 05.59. En actividades con helicópteros, dichos máximos serán de 3 horas (más un 20% para completar el vuelo).

#### TRABAJOS AÉREOS:

**Artículo 11.- Agrícola:** La duración máxima de los vuelos en avión será de 3 horas cada uno, y con paradas intermedias de por lo menos 1 hora por cada 3 horas de vuelo; y de 2 horas de vuelo, con paradas intermedias de 30 minutos si se trata de helicópteros.

**Artículo 12.- Carga de Eslinga:** La duración máxima de los vuelos en helicóptero será de 2 horas cada uno, y con paradas intermedias de por lo menos 45 minutos por cada 2 horas de vuelo.

**Artículo 13.- Vuelo Estacionario:** La duración máxima de los vuelos en helicóptero será de 2 horas cada uno, y con paradas intermedias de por lo menos 45 minutos por cada 2 horas de vuelo.

**Artículo 14.- Otros Trabajos Aéreos:** Los vuelos en avión no excederán de 4 horas cada uno, y con paradas intermedias de al menos 1 hora por cada 4 horas de vuelo; ni de 3 horas, con paradas intermedias de 1 hora por cada 3 horas de vuelo para el caso de helicópteros (Vuelo Estacionario y Eslinga) de 2 horas de vuelo, con paradas intermedias de 30 minutos si se trata de helicópteros.

**Artículo 15.- Entrenamiento en Aeronaves Civiles:** Cuando se trate de avión, los vuelos no serán de una duración superior a 3 horas, con paradas intermedias de al menos 1 hora por cada 3 de vuelo. La duración máxima de los vuelos se reducirá a 2 horas en helicópteros, con paradas intermedias de al menos 30 minutos por cada 2 horas de vuelo.

**Artículo 16.-** Se podrá incrementar hasta un máximo de una (1) hora el tiempo de vuelo, para la instrucción de navegación visual e instrumental.

### LIMITACIONES DE TIEMPO DE SERVICIO PARA TRIPULACIONES ABORDO EN AERONAVES CIVILES.

#### TIEMPO MAXIMO DE SERVICIO.

**Artículo 17.-** La programación del tiempo de servicio se efectuará dentro de los límites establecidos en la presente Resolución.

**Artículo 18.-** Cuando dos periodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable, ambos periodos serán considerados como un sólo período continuado de actividad aérea.

**Artículo 19.-** La asignación de funciones por la Empresa, que no constituyan actividad aérea, y continuadas por una actividad aérea sin que medie un período de descanso mínimo, será considerada actividad aérea en su totalidad. En el caso de que a un período de actividad aérea siga un desplazamiento para posicionarse, si el tiempo total de dicha actividad aérea precedente más el tiempo de ese

desplazamiento, supera las 18 horas, el Tripulante deberá optar por el período mínimo de descanso antes de efectuar dicho desplazamiento.

**Artículo 20.-** Los descansos parciales en tierra se computarán como si fueran de actividad aérea, permitiendo prolongar los límites de la misma hasta un máximo igual a la mitad de dicho descanso parcial, sin que en ningún caso dicha ampliación pueda superar las 4 horas.

**Artículo 21.-** Cuando durante la realización del servicio se atraviesen zonas horarias diferentes, se aplicarán los criterios específicos de descanso.

**Artículo 22.-** Los períodos de actividad aérea de los miembros de la Tripulación, no podrán exceder de los límites diarios que a continuación, y para cada tipo de servicio, se indican:

- 1. Servicio Público de Transporte Aéreo:** Los máximos aplicables a los Tripulantes de mando son los contemplados en el CUADRO "A" que figuran en el Anexo A del artículo 43 de la presente Resolución, en función por una parte de la hora de presentación, y por otra, del número total de aterrizajes a realizar.
- 2. Aviación General:** Los máximos aplicables a los Tripulantes de mando son los contemplados en el CUADRO "B" y "C" que figuran en el Anexo A del artículo 43 de la presente Resolución, en función por una parte de la hora de presentación, y por otra, del número total de aterrizajes a realizar.
- 3. Servicios de Carga:** Los máximos aplicables a los Tripulantes de mando son los contemplados en el CUADRO "D" y "E" que figuran en el Anexo A del artículo 43 de la presente Resolución, en función por una parte de la hora de presentación, y por otra, del número total de aterrizajes a realizar.
- 4. Entrenamiento en Aeronaves Civiles:** El límite máximo establecido en la presente Resolución para esta actividad es de ocho (8) horas, en los vuelos de travesía que duren más de 1 hora y no incluyan aproximaciones completas adicionales. Cuando el inicio de la actividad quede entre las 17:00 horas y las 7:00 horas, el límite se reducirá en 1 hora de servicio. Se incluirá tanto las tareas de enseñanza teórica y otras no de vuelo asignadas por la Empresa, como aquellas relativas a pruebas teóricas; ello siempre que preceda a un vuelo sin mediar un período de descanso. Y si la Tripulación incluye un Instructor adicional, los máximos se ampliarán en 2 horas de servicio.

#### INCREMENTOS DE ACTIVIDAD AÉREA POR RELEVOS DE SERVICIO EN VUELO.

**Artículo 23.-** Cuando una Tripulación de mando de 2 pilotos se aumente con una tripulación reforzada de más de dos (02) pilotos, a fin de incrementar la actividad aérea, con el propósito que cada miembro pueda liberarse de su responsabilidad y descansar durante la mitad del tiempo total de vuelo de todos los vuelos incluidos en el período de actividad, la limitación de dicha actividad se elevará a 20 horas de vuelo.

**Artículo 24.-** Si dicho aumento es de solo un (01) Tripulante el límite será de 16 horas de vuelo.

**Artículo 25.-** Lo anterior no será independiente de la hora de presentación, limitándose en todo caso el número de aterrizajes a tres (3); en caso de que se efectúe el tercer aterrizaje, se incrementará el descanso correspondiente en 3 horas.

**Artículo 26.-** Cuando una Tripulación de Cabina sea reforzada a fin de incrementar la actividad aérea, con el propósito que cada miembro pueda liberarse de su responsabilidad y descansar durante la mitad del tiempo total de vuelo de todos los vuelos incluidos en el período de actividad, la limitación de dicha actividad se elevará a 20 horas de vuelo. Lo anterior no será independiente de la hora de presentación.

**Artículo 27.-** En las operaciones con helicópteros, los máximos de actividad relativos a esta categoría de aeronaves serán los especificados en los casos correspondientes: con dos (02) pilotos adicionales 10 horas de vuelo y con un (01) sólo piloto 7 horas de vuelo.

#### PERIODOS DE DESCANSO

**Artículo 28.-** Los períodos de descanso establecidos en la presente Resolución son los siguientes:

- Nueve (9) horas consecutivas de descanso para menos de 8 horas de tiempo de vuelo programado.
- Todo período de actividad aérea deberá estar precedido de un período de descanso.



- (c) Cuando la duración del tiempo de transporte, hacia o desde el lugar de descanso provisto por el operador, supere 1 hora, se incrementará el período mínimo de descanso en el tiempo excedido.
- (d) Las Empresas deberán programar sus operaciones de forma que cada Tripulante disponga de al menos cuatro (04) días libres, de los cuales uno deberá coincidir con un domingo de cada mes de conformidad a lo establecido en el artículo 364 de la Ley Orgánica del Trabajo.

#### **CORRECCIONES POR DIFERENCIAS HORARIAS PARA OPERACIONES INTERNACIONALES.**

**Artículo 29.-** Cuando la diferencia de tiempo local entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea igual o superior a 4 horas, el operador deberá considerar los efectos consiguientes sobre la fatiga. En el cálculo de diferencias no se considerarán las correcciones horarias estacionales.

**Artículo 30.-** La programación de ese tipo de actividades aéreas estará restringida a cinco rotaciones al mes para un mismo tripulante, no siendo de aplicación los incrementos de actividad derivados del descanso parcial en tierra.

**Artículo 31.-** En cualquier caso, el descanso se incrementará a 14 horas o la actividad aérea precedente fuera de base o al regreso.

**Artículo 32.-** Cuando un Tripulante haya realizado uno o más períodos de actividad, en los que la diferencia horaria entre los lugares de comienzo y terminación de actividad sea 4 horas o más, y termine un período de actividad aérea en un lugar con una diferencia con no más de 1 hora respecto a la base, el período de descanso será de la siguiente forma:

1. Cuando la permanencia fuera de base sea de hasta 42 horas, el descanso será de 14 horas, que se elevarán a 16 si la diferencia horaria mencionada es igual o mayor a 6 horas, o la actividad precedente, la que sea mayor.

2. Para un período mayor, pero inferior a 60 horas, el período de descanso mínimo se calculará multiplicando por 4 la diferencia horaria entre la base y el lugar con la mayor diferencia horaria en el que se disfrutó un descanso (hasta un máximo de 12 horas).

3. Para permanencias superiores, el período de descanso se calculará con un factor de 6. Cuando el último período de descanso antes de regresar a base haya sido de 48 o más horas, y en un lugar con diferencia horaria inferior a 4 horas respecto a la base, dicho factor podrá reducirse a 4.

4. Si la finalización de la actividad aérea mencionada en los numerales 1, 2 y 3 de esta sección no es en la base, se permitirá un único período de actividad aérea que termine en dicha base, antes de que comience el período de descanso calculado según los mencionados apartados.

5. Cuando dos rotaciones sucesivas, se lleven a cabo en la misma dirección este u oeste, el período de descanso después de la primera, según los numerales 2 y 3, puede reducirse a 14 horas, de modo que incluya por lo menos 8 horas entre las 23.00 y las 08.00 locales del lugar del descanso. Al término de la segunda, el descanso mínimo se calculará multiplicando por 8 la máxima diferencia horaria entre la base y el lugar en el que se disfrutó un período de descanso, de forma que se incluyan en todo caso dos períodos de 8 horas entre las 23.00 y las 08.00 locales.

**Artículo 33.-** Se entenderá como rotación a los efectos del artículo anterior, una programación que incluya un máximo de dos períodos de actividad aérea, y empiece y termine en su base.

#### **DESCANSO REDUCIDO**

**Artículo 34.-** Cuando las necesidades de programación por circunstancias eventuales, caso fortuito o fuerza mayor, previamente notificado a la Autoridad Aeronáutica y aceptado por esta, podrá disminuirse el descanso mínimo en una cuantía no superior a 3 horas. La consecuencia de dicha reducción vendrá reflejada en la misma disminución de la actividad aérea subsiguiente.

#### **RÉGIMEN DE EXENCIONES.**

**Artículo 35.-** Las posibles exenciones a las condiciones aquí estipuladas deberán ser consideradas como algo excepcionales, apropiadamente motivadas y oportunamente aprobadas, salvo en los casos concretos señalados a continuación:

- (a) Las limitaciones podrán ser excedidas en los casos de actuaciones de búsqueda y salvamento, y en los de auxilio con fines humanitarios, o cuando se prevea riesgo evidente para la aeronave, su Tripulación, o pasaje.

- (b) En los casos en que por tratarse de transportes de carga viva o perecedera, no sea posible efectuar el vuelo comercial manteniendo los límites especificados, el operador solicitará una autorización de excepción, motivando su petición y concretando los períodos de actividad y descanso que propone para la operación. La Autoridad Aeronáutica otorgará dicha autorización.

- (c) El posible exceso sobre los máximos establecidos, debido a circunstancias imprevistas, deberá emitirse la notificación a la Autoridad Aeronáutica por el piloto al mando quien incluirá al resto de su tripulación, en los cinco (05) días siguientes a su regreso a la base, justificando razonadamente las circunstancias del caso, con objeto de estimar la procedencia de la decisión. Los excesos de actividad aérea superiores a 2 horas sólo se considerarán aceptables cuando hayan concurrido circunstancias verdaderamente extraordinarias.

- (d) Cuando por circunstancias excepcionales o dificultades de operación de los vuelos comerciales, el operador considere que no pueden mantenerse los límites prescritos solicitará al Instituto Nacional de Aeronáutica Civil una autorización de exención, presentando los procedimientos que plantea para su realización, comprendiendo descansos suplementarios.

- (e) Evaluadas las motivaciones expuestas y las medidas propuestas, La Autoridad Aeronáutica deberá conceder o negar dicha autorización para efectuar los vuelos de que se trate, aun apartándose de lo que en las presentes disposiciones se ha establecido.

- (f) Todas las exenciones autorizadas serán comunicadas apropiadamente a todo el personal involucrado, pasando a incorporarse en su caso, al Manual de Operaciones.

- (g) Las exenciones así concedidas constarán en un registro administrativo que será público.

#### **PERÍODO TRANSITORIO**

**Artículo 36.-** Las actuales exenciones finalizarán en las fechas para cada caso establecidas. Los operadores que en el curso de los últimos 12 meses hayan operado líneas en condiciones que no se ajusten a lo aquí prescrito, podrán mantener las mismas, durante un período no superior a 12 meses.

#### **CONDICIONES PARA INCREMENTOS DE ACTIVIDAD**

**Artículo 37.-** La eventual aplicación de las provisiones relativas a incrementos de actividad presupondrá la aprobación de condiciones concretas por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil, a propuesta del operador interesado.

**Artículo 38.-** Los incrementos en los límites de actividad aérea como consecuencia de descanso parcial en tierra y descanso parcial en vuelo, serán incompatibles entre sí, no pudiendo aplicarse sino una sola de ellas. La provisión de excepcionalidad del artículo 35 a discreción del comandante de vuelo, tampoco será aplicable en esos supuestos, ello sin perjuicio de las atribuciones que al mismo reconoce la legislación vigente.

**Artículo 39.-** En las actividades múltiples en el Manual de Operaciones, se incluirán provisiones específicas para asegurarse de que el operador es informado por su personal, acerca de cualquier actividad profesional de vuelo que el mismo desarrolle fuera de su organización.

**Artículo 40.-** A todos los efectos, cuando se ejerzan actividades aéreas en distintos operadores, las limitaciones contempladas en esta Resolución abarcarán al conjunto de las mismas, de modo que se precisará un esquema particularmente aprobado para cada caso, teniendo en cuenta las limitaciones propias de cada una de las actividades.

**Artículo 41.-** El operador procederá a establecer un Sistema de Control adecuado para la difusión de las presentes disposiciones, y a su incorporación al Manual de Operaciones, con la debida antelación a su entrada en vigor.

**Artículo 42.-** Por otra parte, establecerá un Sistema en Base al cual se controlen los tiempos de vuelo, actividad y descanso de todos los Tripulantes. Su elaboración, materialización y mantenimiento, posibilitarán su seguimiento por parte del Instituto Nacional de Aeronáutica Civil (INAC), permaneciendo a disposición del personal de Inspectores de ésta.

Artículo 43.- Anexo "A"

**CUADRO A**  
**TRIPULACIÓN DE MANDO DE DOS (2) PILOTOS**

Hora de Presentación	Número de aterrizajes							
	1 a 2	3	4	5	6	7	8	>= 9
0700 - 1159	1400	1315	1230	1145	1100	1015	0930	0900
1200 - 1359	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	0900
1400 - 1559	1300	1215	1130	1045	1000	0915	0900	0900
1600 - 1759	1230	1145	1100	1015	0930	0900	0900	0900
1800 - 0359	1200	1115	1030	0945	0900	0900	0900	0900
0400 - 0459	1230	1145	1100	1015	0930	0900	0900	0900
0500 - 0559	1300	1215	1130	1045	1000	0915	0900	0900
0600 - 0659	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	0900

Un (01) Tripulante de mando: 10:30 hrs.  
Dos (02) Tripulantes de mando: 14 hrs.

**CUADRO B**

**TRIPULACIONES DE MANDO CON UN (01) SOLO PILOTO**

Hora de Presentación	Número de aterrizajes			
	1 a 4	5	6	>= 7
0700 - 1159	1030	0945	0900	0830
1200 - 1359	1000	0915	0830	0830
1400 - 1559	0930	0845	0830	0830
1600 - 1759	0900	0830	0830	0830
1800 - 0359	0830	0830	0830	0830
0400 - 0459	0900	0830	0830	0830
0500 - 0559	0930	0845	0830	0830
0600 - 0659	1000	0915	0830	0830

**CUADRO C**

**TRIPULACIÓN DE MANDO DE DOS (02) PILOTOS**

Hora de Presentación	Número de aterrizajes							
	1 a 2	3	4	5	6	7	8	>= 9
0700 - 1159	1400	1315	1230	1145	1100	1015	0930	0900
1200 - 1359	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	0900
1400 - 1559	1300	1215	1130	1045	1000	0915	0900	0900
1600 - 1759	1230	1145	1100	1015	0930	0900	0900	0900
1800 - 0359	1200	1115	1030	0945	0900	0900	0900	0900
0400 - 0459	1230	1145	1100	1015	0930	0900	0900	0900
0500 - 0559	1300	1215	1130	1045	1000	0915	0900	0900
0600 - 0659	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	0900

**CUADRO D**

**OPERACIONES CON UN (01) SOLO PILOTO**

Hora de Presentación	Número de aterrizajes			
	1 a 4	5	6	>= 7
0700 - 1159	1030	0945	0900	0830
1200 - 1359	1000	0915	0830	0830
1400 - 0559	0930	0845	0830	0830
0600 - 0659	1000	0915	0830	0830

**CUADRO E**

**TRIPULACIÓN DE DOS (02) PILOTOS**

Hora de Presentación	Número de aterrizajes							
	1 a 3	4	5	6	7	8	>= 9	
0700 - 1159	1400	1315	1230	1145	1100	1015	0930	
1200 - 1359	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	
1400 - 0559	1300	1215	1130	1045	1000	0915	0900	
0600 - 0659	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	

Trabajos aéreos, ocho (8) horas.

**Artículo 44.-** Lo no previsto en esta Resolución será resuelto, en cada caso, por la Comisión Central de Planificación, a través de la Autoridad Aeronáutica y el Ministerio del Poder Popular para el Trabajo y la Seguridad Social.

**Artículo 45.-** La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Dado en Caracas a los...10... días del mes de...12... de dos mil ocho. Años 198° de la Independencia, 149° de la Federación y 10° de la Revolución Bolivariana.

Comuníquese y Publíquese,

**RAMÓN LEONZO CARRIZALEZ RENGIFO**  
Vicepresidente Ejecutivo  
DESPACHO

**ROBERTO MANUEL HERNANDEZ**  
Ministro del Poder Popular para el Trabajo y la Seguridad Social.

**MINISTERIO DEL PODER POPULAR  
PARA RELACIONES  
INTERIORES Y JUSTICIA**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA  
MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA  
RELACIONES INTERIORES Y JUSTICIA  
DESPACHO DEL MINISTRO  
198° y 149°

Nº 513

FECHA 11 DIC. 2008

**RESOLUCIÓN**

El Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia, según Decreto Nº 6.398 de fecha 09 de septiembre de 2008, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Nº 39.012 de fecha 09 de septiembre de 2008, en ejercicio de las atribuciones que le confieren los numerales 2 y 18 del artículo 77 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, en concordancia con el numeral 5 del artículo 7 del Decreto Sobre Organización y Funcionamiento de la Administración Pública Nacional, artículos 19 numeral 4, y 83 de la Ley Orgánica de Procedimientos Administrativos, y 27 de la Ley Orgánica de Identificación,

**CONSIDERANDO**

Que el ciudadano, **Kasic Slobodan**, obtuvo la Nacionalidad Venezolana con fraude a la Ley de Naturalización y su Reglamento,

**CONSIDERANDO**

Que el acto administrativo mediante el cual se le otorga la Nacionalidad Venezolana al ciudadano, **Kasic Slobodan**, está viciado de nulidad absoluta por prescindir del procedimiento legalmente establecido,

**CONSIDERANDO**

Que la Administración tiene la facultad de reconocer de oficio la nulidad absoluta de los actos dictados por ella,

**CONSIDERANDO**

Que no es posible obtener un interés legítimo, personal y directo, cuando se transgrede el ordenamiento jurídico vigente,

**RESUELVE**

**Artículo 1º.** Reconocer la nulidad absoluta del acto administrativo mediante el cual le fue otorgada la Carta de Naturaleza al ciudadano **Kasic Slobodan**, publicado en Gaceta Oficial de la República de Venezuela Nº 32.004 de fecha 12 de junio de 1980.

**Artículo 2º.** Proceder a inhabilitar la cédula de identidad bajo el serial numérico V-6.346.835, la cual portaba el ciudadano **Kasic Slobodan**, todo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 27 de la Ley Orgánica de Identificación.

**Artículo 3º.** La presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y Publíquese.  
Por el Ejecutivo Nacional,

**MAREK EL AISSAMI**  
MINISTRO DEL PODER POPULAR  
PARA RELACIONES INTERIORES Y JUSTICIA