

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE FOMENTO

**1275** *Real Decreto 1952/2009, de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial.*

El transporte aéreo comercial está sujeto a estrictas normas de seguridad que regulan, entre otros ámbitos, la composición de la tripulación de vuelo, su cualificación y entrenamiento, así como las limitaciones de tiempo de vuelo y actividad y los tiempos de descanso.

El Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (en adelante, el Reglamento), establece en el ámbito comunitario un régimen armonizado en materia de seguridad de la aviación civil sobre aspectos relacionados con la operación y mantenimiento de las aeronaves, así como respecto a las personas y organizaciones implicadas en dichas tareas.

El anexo III del citado Reglamento, relativo a los «Requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte en aeronaves comerciales», que entró en vigor el 16 de julio de 2008, regula en la subparte Q las «Limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso».

Este anexo III se fundamenta en los requisitos armonizados para la explotación de aeronaves que realizan transportes aéreos comerciales (JAR-OPS 1), adoptados por las autoridades aeronáuticas conjuntas (JAA) y denominados «Joint Aviation Requirements-Commercial Air Transportation (Aeroplanes)».

El artículo 8.4 del Reglamento establece que los Estados miembros podrán adoptar o mantener disposiciones relacionadas con los OPS 1.1105, punto 6, OPS 1.1110, puntos 1.3 y 1.4.1, OPS 1.1115 y OPS 1.1125, punto 2.1, de la subparte Q del anexo III, hasta que se hayan establecido normas comunitarias basadas en los conocimientos científicos y las mejores prácticas.

Tanto en los puntos de los OPS de la subparte Q incluidos en el artículo 8.4, como en otros puntos de los mismos OPS (OPS 1.1105, punto 1.2, OPS 1.1110, punto 2.1 y OPS 1.1125, punto 1.3), se prevé la posibilidad de que las autoridades nacionales puedan regular determinados elementos relacionados con las limitaciones de tiempos de vuelo y descansos de las tripulaciones, con la finalidad de completar el régimen jurídico armonizado en los aspectos previstos por la normativa comunitaria, para seguir manteniendo los más altos estándares de seguridad en el transporte aéreo comercial.

Se establecen, entre otras, las condiciones en que podrá ampliarse el tiempo de vuelo máximo cuando la actividad de vuelo se ve interrumpida por descansos parciales (períodos extendidos de actividad de vuelo por descanso parcial); el descanso adicional que deberá garantizarse a la tripulación para compensar la fatiga producida por los efectos de las diferencias horarias; las condiciones en que podrán reducirse los tiempos de descanso ordinario previos al inicio de la actividad de vuelo; las condiciones y límites para ampliar el período de actividad de vuelo, como consecuencia del descanso realizado en el propio vuelo; los períodos de descanso en los que la segunda noche local podrá comenzar a las veinte horas, con las limitaciones contempladas en este real decreto; y por último, se regula la imaginaria en el hotel y en la casa, completando la regulación de la imaginaria prevista por el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo.

La regulación contenida en este real decreto es, por otra parte, compatible con lo dispuesto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en cuyos artículos 14 y 14 bis se regula el tiempo de trabajo y descanso del personal aeronáutico. La Circular operativa 16 B, de 31 de julio de 1995, sobre limitaciones

de tiempo de vuelo, máximos de actividad aérea y periodos mínimos de descanso para las tripulaciones, solo será aplicable en cuanto sea compatible y no se oponga a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 y en este real decreto.

La derogación del Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles, aconseja incorporar a este real decreto la regulación relativa al procedimiento para la emisión, modificación o revocación del certificado de operador aéreo, así como las disposiciones relativas al sobrevuelo y aterrizaje de las aeronaves de Estado de otros países y a la compatibilidad del Reglamento de Circulación Aérea con las reglas OPS.

En la tramitación de este real decreto se ha recabado el informe del Ministerio de Trabajo e Inmigración y se ha contado con la participación de las organizaciones representativas de las compañías aéreas, organizaciones profesionales y sindicatos que, igualmente, han sido consultados en audiencia.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con el Consejo de Estado, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de diciembre de 2009,

DISPONGO:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto regular determinadas limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial, para completar el régimen jurídico armonizado establecido por el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (en adelante el Reglamento), de conformidad con lo dispuesto en su artículo 8.4 y en los OPS 1.1105, punto 1.2, OPS 1.1110, punto 2.1 y OPS 1.1125, punto 1.3, de la subparte Q de su anexo III.

2. Los aspectos relativos a las limitaciones de tiempos de vuelo y descansos a que se refiere el apartado 1, afectan a las horas de presentación al servicio, los períodos de actividad de vuelo extendidos por descansos parciales, los descansos adicionales por efecto de las diferencias horarias, la reducción de los tiempos de descanso, los períodos de actividad de vuelo extendidos por descansos en vuelo, y las modalidades de imaginaria de hotel y en casa, así como la regulación complementaria de la imaginaria de aeropuerto.

#### Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Lo dispuesto en este real decreto se aplica a los aviones civiles utilizados con fines de transporte aéreo comercial por los operadores cuyo centro de actividad principal o cuyo domicilio social esté situado en España, de conformidad con el ámbito de aplicación previsto en el OPS 1.001, del anexo III del Reglamento.

Quedan excluidos de este ámbito de aplicación:

- a) Los aviones que se utilicen en servicios militares, de aduana y de policía.
- b) Los vuelos de lanzamiento de paracaidistas y los vuelos de extinción de incendios, así como los vuelos asociados de posicionamiento o regreso, en los que las personas que vayan a bordo son las que irían normalmente en un vuelo de lanzamiento de paracaidistas o de extinción de incendios.
- c) Los vuelos que se desarrollen inmediatamente antes, durante o inmediatamente después de una actividad de trabajo aéreo, siempre que estos vuelos guarden relación con esa actividad y lleven a bordo, excluidos los miembros de la tripulación, un máximo de seis personas indispensables para el desarrollo de la actividad de trabajo aéreo.

## Artículo 3. *Definiciones.*

Las definiciones del anexo III, subparte Q, que figuran en el OPS 1.1095 del Reglamento, serán de aplicación a los efectos de este real decreto.

A los efectos de este real decreto, se entiende por «alojamiento adecuado», el lugar que, disponiendo de servicios propios y reuniendo condiciones adecuadas para el descanso, en función del lugar, en cuanto a temperatura, luz, ruido y ventilación, sirve para que los tripulantes puedan disfrutar de un período de descanso. Se considera alojamiento adecuado el alojamiento individual o el domicilio del tripulante.

## CAPÍTULO II

### Limitaciones de tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso

## Artículo 4. *Horas de presentación al servicio.*

Las horas de presentación al servicio que establezca el operador conforme a lo previsto en el OPS 1.1105, punto 1.2, del anexo III del Reglamento, asegurarán la siguiente antelación mínima respecto de la hora programada de despegue:

- a) Aviones de menos de cien asientos: Cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue.
- b) Aviones de cien asientos o más y con un sector inicial igual o menor de tres horas bloque: Cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue.
- c) Aviones de cien asientos o más y con un sector inicial superior a tres horas bloque: Sesenta minutos antes de la hora programada de despegue, excepto lo indicado en las letras d) y e).
- d) Operaciones de largo alcance con aviones bimotores (ETOPS): Setenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue.
- e) Aviones de cien asientos o más en vuelos de traslado sin pasajeros: Cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue.

## Artículo 5. *Extensión de los períodos de actividad de vuelo por descansos parciales en tierra.*

En aplicación de lo dispuesto en el OPS 1.1105, punto 6, del anexo III del Reglamento, la extensión de los períodos de actividad de vuelo establecidos en el OPS 1.1105, punto 1, por descansos parciales en un alojamiento adecuado se ajustará a los requisitos regulados en este artículo.

1. En el supuesto de que el período de actividad de vuelo se vea interrumpido por un descanso parcial de la tripulación en un alojamiento adecuado, el período de actividad de vuelo podrá extenderse por un tiempo máximo equivalente al cincuenta por ciento del tiempo de descanso parcial en un alojamiento adecuado siempre que, además, se cumplan las siguientes condiciones:

a) Para que sea considerado descanso parcial a los efectos de este artículo, la tripulación dispondrá de un mínimo de tres horas en un alojamiento adecuado.

Si el sector de vuelo anterior o posterior al descanso parcial, finaliza o se inicia, respectivamente, dentro de la fase del ritmo circadiano de mínimo rendimiento (WOCL), para ser considerado como descanso parcial, la tripulación dispondrá de un mínimo de seis horas en un alojamiento adecuado.

b) La extensión máxima del período de actividad de vuelo por descanso parcial será de cuatro horas.

c) Si el sector de vuelo anterior al descanso parcial finaliza o el sector posterior se inicia dentro de la fase del ritmo circadiano de mínimo rendimiento (WOCL), sólo se podrán realizar un máximo de dos aterrizajes tras el período de descanso parcial, incluyendo los posicionamientos.

d) La extensión del período de actividad de vuelo por descanso parcial estará limitada a un máximo de tres extensiones cada siete días, salvo que: Los períodos de actividad de vuelo extendidos por descanso parcial no incluyan más de dos sectores; el tiempo de vuelo en un período de siete días no supere las veintiocho horas; y el descanso parcial no afecte a la fase del ritmo circadiano de mínimo rendimiento (WOCL).

2. No se podrá extender el período de actividad de vuelo por descanso parcial, cuando durante dicho período de actividad de vuelo se crucen cuatro o más husos horarios o cuando el período de actividad de vuelo ha sido extendido por descanso en vuelo.

3. Si el período de actividad de vuelo ha sido extendido por descanso parcial, el descanso posterior no puede ser reducido.

*Artículo 6. Descanso adicional por efecto de las diferencias horarias.*

1. En cumplimiento de lo dispuesto en el OPS 1.1110, punto 1.3, del anexo III del Reglamento, respecto al descanso mínimo de los miembros de la tripulación, el operador fijará un tiempo de descanso adicional cuando la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea igual o superior a cuatro.

2. Un miembro de la tripulación de servicio no podrá realizar más de cinco rotaciones en un período de veintiocho días consecutivos o en un mes.

A los efectos de este artículo se entiende por rotación el conjunto de períodos de actividad que comienzan y finalizan en la base, o en un lugar con una diferencia horaria de no más de una hora con la base, e incluyen, al menos, un vuelo en el que la diferencia de husos horarios entre los lugares de despegue y aterrizaje es igual o superior a cuatro.

3. El descanso adicional regulado en este artículo se realizará, con posterioridad a la rotación, en la base o en un lugar con una diferencia horaria de no más de una hora con la base.

4. El descanso adicional previsto en este artículo se sumará al descanso que corresponde a la actividad en que se origina y, en todo caso, incluirá dos noches locales. La suma de ambos descansos se ajustará a los siguientes valores:

a) Cuando el tiempo transcurrido entre la salida y llegada a la base sea menor o igual a sesenta horas, se dispondrá de un descanso mínimo consistente en el mayor de los siguientes tiempos: treinta y seis horas o el correspondiente a multiplicar por cuatro la máxima diferencia de husos durante la rotación.

b) Cuando el tiempo transcurrido entre la salida y llegada a la base sea superior a sesenta horas, se dispondrá de un descanso mínimo consistente en el mayor de los siguientes tiempos: treinta y seis horas o el correspondiente a multiplicar por seis la máxima diferencia de husos durante la rotación.

c) En el caso de que durante la rotación se haya extendido el período de actividad de vuelo por descanso en vuelo, el descanso definido en los puntos a) y b) anteriores no será en ningún caso inferior a cuarenta y ocho horas.

5. Se deberá disfrutar al menos de catorce horas libres de actividad antes de un período de actividad de vuelo, en el que la diferencia de husos horarios entre los lugares de despegue y aterrizaje sea igual o superior a cuatro.

6. Los tiempos de descanso establecidos en el apartado 4 podrán reducirse, sin que en ningún caso sean inferiores a los previstos en el OPS 1.1110 punto 1.1, del anexo III del Reglamento, siempre que: a) con anterioridad al período de actividad de vuelo que finaliza en la base se haya disfrutado de un descanso que incluya tres noches locales, b) la actividad de vuelo subsiguiente no supere las once horas, y c) el descanso posterior a esta actividad de vuelo incluya, igualmente, tres noches locales.

7. Cuando, a continuación de una rotación hacia el oeste, se realice una rotación hacia el este, así como en el caso contrario, el descanso entre ambas rotaciones incluirá al menos tres noches locales. El descanso entre ambas rotaciones se podrá reducir incluyendo sólo dos noches locales, si el descanso posterior a ambas rotaciones incluye cuatro noches locales.

Artículo 7. *Reducción de los tiempos de descanso.*

1. En aplicación de lo previsto en el OPS 1.1110, punto 1.4.1, del anexo III del Reglamento, los tiempos de descanso podrán reducirse en un máximo de tres horas siempre que resten, al menos, diez horas de descanso, cuando éste tenga lugar fuera de base, o doce horas de descanso, cuando éste tenga lugar en la base, y siempre que:

- a) El período de descanso reducido permita un mínimo de nueve horas en un alojamiento adecuado.
- b) El período de actividad de vuelo posterior al descanso reducido disminuya por el mismo tiempo en que se haya visto reducido el descanso.
- c) El período de descanso posterior al que ha sido reducido se incremente en el mismo tiempo en que se haya visto reducido el descanso precedente.

2. No se podrá programar a un tripulante la reducción del tiempo de descanso más de tres veces en un período de noventa días consecutivos, sin perjuicio de los descansos reducidos sobrevenidos por circunstancias imprevistas.

Se entiende por circunstancias imprevistas aquellas que se den con posterioridad al inicio de la actividad de vuelo del tripulante, no se hayan podido prever con anterioridad a su presentación y estén fuera del control del operador.

3. No se podrá reducir el descanso cuando:

- a) La actividad precedente o posterior incluya una extensión del período de actividad de vuelo por descanso en vuelo.
- b) En el período de actividad de vuelo anterior o posterior se crucen cuatro o más husos horarios.

Artículo 8. *Segunda noche local.*

En aplicación de lo dispuesto en el OPS 1.1110, punto 2.1, del anexo III del Reglamento, la segunda noche local podrá comenzar a las veinte horas, como máximo en dos ocasiones durante un período de cincuenta y seis días, siempre que el período de descanso semanal tenga una duración de al menos cuarenta horas.

Artículo 9. *Extensión de los períodos de actividad de vuelo por descansos en vuelo para tripulaciones de vuelo.*

1. La extensión de los períodos de actividad de vuelo como consecuencia del incremento de la tripulación de vuelo prevista en el OPS 1.1115, punto 1.1, del anexo III del Reglamento, deberá ajustarse a los requisitos que se establecen en este artículo y en el anexo a este real decreto.

A estos efectos, se entenderá como tripulación doblada el aumento de la tripulación de forma que cada miembro de la tripulación de vuelo pueda ser relevado de sus funciones, al menos, durante la mitad del tiempo total de vuelo correspondiente a dicho período de actividad de vuelo.

Si el aumento de tripulación no permite el relevo de funciones durante el tiempo previsto en el párrafo anterior, se entenderá como tripulación reforzada.

2. El período de actividad de vuelo se podrá extender por descanso en vuelo hasta un máximo del tiempo que resulte de la suma del período básico de vuelo que corresponda según lo dispuesto en el OPS 1.1105, punto 1, más la extensión prevista en el anexo, parte B, que resulte de aplicación en función del lugar de descanso en vuelo y de la existencia de tripulación doblada o reforzada.

En ningún caso podrán superarse los tiempos máximos del período de actividad de vuelo extendido por descanso, que figuran en la parte B del anexo.

El número de aterrizajes estará limitado a un máximo de tres quedando excluidos los sectores de posicionamiento.

3. En el caso de que el período de actividad de vuelo incluya tres sectores, los valores de período de actividad de vuelo extendido por descanso en vuelo obtenidos según el apartado 2, se reducirán treinta minutos, excepto que se hayan incrementado cada uno de

los descansos anterior y posterior a dicha actividad de vuelo, en el tiempo correspondiente a la diferencia entre el período de actividad de vuelo extendido y trece horas (período máximo de actividad de vuelo básico).

4. El período de actividad de vuelo extendido obtenido conforme a lo establecido en los apartados 2 y 3, podrá incrementarse en una hora, sin que se superen los máximos establecidos en el apartado 2, siempre que se den las siguientes condiciones:

- a) Los descansos anterior y posterior al período de actividad de vuelo extendido tengan una duración mínima de veinte horas cada uno.
- b) Los descansos anterior y posterior al período de actividad de vuelo extendido sumen un mínimo de sesenta horas.
- c) El lugar de descanso permita disponer de un respaldo con una inclinación sobre la vertical de cuarenta y cinco grados o superior, y disponga de apoyo para los pies.

5. Para poder extender el período de actividad en vuelo por descanso en vuelo cuando el lugar de descanso sea uno de los definidos en el anexo, parte A.1, letra c), deberán darse las siguientes condiciones:

- a) Que todos los miembros de la tripulación de vuelo hayan pasado, al menos, las tres noches locales anteriores en un lugar con una diferencia horaria igual o inferior a una hora respecto de la del lugar de inicio del período de actividad de vuelo cuando éste se inicia en la base.
- b) Que los descansos anterior y posterior a la actividad de vuelo extendido, que correspondan, se incrementen en tres horas, cada uno.
- c) Que ningún miembro de la tripulación de vuelo realice más de dos períodos de actividad de vuelo extendido conforme a lo previsto en este apartado en un período de cinco días consecutivos.
- d) Que el lugar de descanso para la tripulación de vuelo reúna las mejores condiciones posibles, a cuyo efecto se habilitarán como área de descanso por cada tripulante de vuelo adicional, como mínimo, tres asientos consecutivos.

**Artículo 10. *Extensión de los períodos de actividad de vuelo por descansos en vuelo para tripulaciones de cabina de pasajeros.***

1. A efectos de determinar los requisitos relativos al tiempo de descanso mínimo en vuelo de los miembros de la tripulación de cabina conforme a lo dispuesto en el OPS 1.1115, punto 1.2, del anexo III del Reglamento, el período de actividad de vuelo para la tripulación de cabina de pasajeros podrá extenderse hasta los máximos siguientes, siempre que se respete el período de descanso mínimo previsto en cada caso:

- a) Un máximo de dieciocho horas y treinta minutos siempre que cada tripulante descanse una tercera parte del tiempo de duración del trayecto total, sustrayendo del tiempo total de vuelo una hora por cada sector.
- b) Un máximo de dieciséis horas y treinta minutos siempre que cada tripulante descanse una cuarta parte del tiempo de duración del trayecto total, sustrayendo del tiempo total de vuelo una hora de cada sector.
- c) Un máximo de quince horas siempre que cada tripulante quede relevado de todo servicio durante una hora.

2. El lugar de descanso habilitado para poder extender la actividad de vuelo por descanso en vuelo será un asiento de la cabina de pasajeros, pudiendo el operador sustituirlo por otro lugar con al menos las mismas condiciones de confortabilidad para el descanso.

3. En caso de extensión del período de actividad, el número de aterrizajes estará limitado a un máximo de tres quedando excluidos los sectores de posicionamiento.

4. En ningún caso, el período de actividad de vuelo extendido por descanso en vuelo será superior al período de actividad de vuelo extendido que corresponda a la tripulación de cabina de vuelo, sin perjuicio de la posibilidad de hacer uso de lo establecido en el OPS 1.1105, punto 3.1, del anexo III del Reglamento.



Artículo 11. *Imaginaria.*

1. De conformidad con lo previsto en el OPS 1.1125, punto 2.1 del anexo III del Reglamento, se establecen, con carácter complementario a la imaginaria de aeropuerto regulada en el punto 1 del citado OPS, las siguientes modalidades adicionales de imaginaria:

a) La imaginaria en hotel, que es aquella que se realiza en el hotel designado por el operador, y en el que éste pone a disposición del tripulante los medios adecuados para su descanso, incluyendo un alojamiento adecuado.

b) La imaginaria en casa, que es aquella imaginaria que no se corresponde con las modalidades de imaginaria de aeropuerto e imaginaria en hotel, y en la que el tripulante no es requerido por el operador para estar en un lugar designado.

2. Todas las imaginarias, incluida la de aeropuerto, se realizarán en un alojamiento adecuado.

3. El tiempo máximo durante el cual un tripulante puede estar de imaginaria en hotel o aeropuerto será de doce horas. El tiempo máximo de imaginaria en casa será de veinticuatro horas.

4. En el caso de imaginaria en hotel, las primeras seis horas de imaginaria no computarán a efectos de tiempo actividad o actividad de vuelo. Las horas posteriores a la sexta computarán como actividad a los únicos efectos del cálculo de los máximos previstos en el OPS 1.1100, punto 1.1, del Reglamento, pero no computarán como actividad de vuelo.

5. Cuando la imaginaria en hotel vaya seguida de una asignación de actividad de vuelo, el descanso posterior a dicha actividad de vuelo se incrementará en el tiempo transcurrido a partir de la sexta hora de imaginaria hasta el inicio de dicha actividad de vuelo.

6. En el caso de imaginaria en casa, el tiempo de imaginaria que supere las doce horas computará en un cincuenta por ciento como actividad, a los únicos efectos de cálculo de los máximos previstos en el OPS 1.1100, punto 1.1 del anexo III del Reglamento, pero no computará como actividad de vuelo, independientemente de la asignación o no de actividad de vuelo posterior.

7. Cuando la imaginaria se haya iniciado en casa, y se modifique pasando a imaginaria en hotel o aeropuerto, o viceversa, el tiempo de imaginaria en casa computará a un cincuenta por ciento como tiempo de imaginaria en hotel o aeropuerto, respectivamente, según el lugar donde se realice la imaginaria subsiguiente o precedente a la imaginaria en casa.

8. Cuando el tiempo de imaginaria supere las ocho horas y no vaya seguido de actividad de vuelo, devengará un período de descanso mínimo, de acuerdo con lo establecido en el OPS 1.1110 del anexo III del Reglamento.

Disposición adicional primera. *Procedimiento para la emisión, modificación y revocación de los certificados de operador aéreo.*

Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la emisión, modificación y revocación de los certificados de operador aéreo conforme al procedimiento regulado en el OPS 1.1.85 del anexo III del Reglamento y, en lo no previsto por éste, se ajustará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición adicional segunda. *Sobrevuelo y aterrizaje de las aeronaves de Estado.*

Las aeronaves de Estado de otros países, incluidas las utilizadas en servicios militares, de aduana o de policía, para sobrevolar el territorio nacional o aterrizar en él deberán obtener la correspondiente autorización y operaran conforme a las condiciones de la autorización.

Disposición adicional tercera. *Aplicación del Reglamento de Circulación Aérea.*

1. Lo dispuesto en los libros II, VI y VII del Reglamento de Circulación Aérea, así como en los apéndices C, E, O e Y, será de aplicación a la operación de aviones civiles con

finés de transporte aéreo comercial exclusivamente en lo que no se oponga a lo previsto en el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, y en este real decreto.

El Reglamento de Circulación Aérea será plenamente aplicable para la operación de aviones con otros fines diferentes al transporte aéreo comercial.

2. Las remisiones que en otros Libros y apéndices del Reglamento de Circulación Aérea se hagan a los Libros y apéndices indicados en el apartado 1 se entenderán hechas, cuando proceda, a las correspondientes reglas OPS incluidas en el anexo III del Reglamento y en este real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Se deroga el Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles, así como cualquier otra disposición de igual o inferior rango que se oponga a lo previsto en este real decreto.

2. La Circular operativa 16 B, de 31 de julio de 1995, del Director General de Aviación Civil, sobre limitaciones de tiempo de vuelo, máximos de actividad aérea y períodos mínimos de descanso para las tripulaciones, se mantiene vigente en lo no regulado por este real decreto y en cuanto no se oponga a él.

En caso de cuestiones que estén reguladas tanto en el anexo III del Reglamento, subparte Q, como en la Circular operativa 16 B, serán de aplicación los requisitos más restrictivos, entendiendo por éstos los que conlleven unos límites menores de actividad o actividad de vuelo. Concretamente, en relación con los límites máximos de actividad de vuelo diaria, serán de aplicación los límites más restrictivos resultantes de comparar los obtenidos según los criterios de anexo III del Reglamento, subparte Q, y los obtenidos según los criterios de la Circular operativa 16 B, de forma independiente.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

Disposición final segunda. *Aplicación del derecho de la Unión Europea.*

Este real decreto se dicta en aplicación de lo dispuesto en el artículo 8.4 del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil y en los OPS 1.1105, punto 1.2, OPS 1.1110, punto 2.1 y OPS 1.1125, punto 1.3, de la subparte Q, de su anexo III.

Disposición final tercera. *Desarrollo normativo.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 18 de diciembre de 2009.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ



## ANEXO

**Extensión de períodos de actividad de vuelo para tripulaciones de vuelo por descansos en vuelo***Parte A. Lugar de descanso*

1. El período de actividad de vuelo podrá extenderse en función del lugar en el que se realice el descanso en vuelo. A estos efectos, se diferencia entre los siguientes tipos de lugar de descanso:

- a) Si el lugar de descanso permite disponer de un respaldo con una inclinación sobre la vertical de setenta grados o superior.
- b) Si el lugar de descanso permite disponer de un respaldo con una inclinación sobre la vertical de cuarenta y cinco grados o superior.
- c) Si el lugar de descanso es un asiento reclinable que no cumple con ninguno de los requisitos anteriores.

2. En caso de que el lugar habilitado para el descanso sea una butaca correspondiente a la cabina de pasajeros del avión, no podrán ser utilizados por pasajeros los asientos adyacentes al lugar de descanso, hasta el pasillo.

*Parte B. Extensión de los períodos de actividad de vuelo*

1. Tripulación reforzada:

Lugar de descanso	Extensión máxima del período de actividad por descanso en vuelo (Extensión sobre OPS 1.1105, 1)	Tiempo máximo para período de actividad de vuelo extendido por descanso en vuelo
a)	Cinco horas . . . . .	Dieciséis horas treinta minutos.
b)	Cuatro horas y treinta minutos . . . . .	Dieciséis horas quince minutos.
c)	Cuatro horas. . . . .	Dieciséis horas.

2. Tripulación doblada:

Lugar de descanso	Extensión máxima del período de actividad por descanso en vuelo (Extensión sobre OPS 1.1105, 1)	Tiempo máximo para período de actividad de vuelo extendido por descanso en vuelo
a)	Siete horas . . . . .	Dieciocho horas treinta minutos.
b)	Seis horas treinta minutos . . . . .	Dieciocho horas.
c)	Cinco horas treinta minutos . . . . .	Diecisiete horas treinta minutos.