

REGLAMENTO (UE) N° 83/2014 DE LA COMISIÓN

de 29 de enero de 2014

que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 8, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas que sustituyeron el anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91 del Consejo ⁽³⁾, excluida la subparte Q relativa a las limitaciones del tiempo de vuelo y servicio y a los requisitos de descanso.
- (2) De conformidad con el artículo 22, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 216/2008, las disposiciones de aplicación relativas a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y a los requisitos de descanso inicialmente incluirán todas las disposiciones sustantivas de la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91, teniendo en cuenta la evidencia científica y técnica más reciente.
- (3) El presente Reglamento constituye una medida de aplicación contemplada en el artículo 8, apartado 5, y en el artículo 22, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 216/2008. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 69, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 216/2008 procede suprimir la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91. No obstante, la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91 debe continuar siendo de aplicación hasta el vencimiento de los períodos transitorios previstos en el presente Reglamento, así como en relación con los tipos de operaciones no sujetas a medidas de aplicación.
- (4) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de los límites y normas mínimas ya establecidos en virtud de la Directiva 2000/79/CE del Consejo ⁽⁴⁾, en particular las disposiciones relativas al tiempo de trabajo y a los días libres, que deben ser siempre respetados para el personal de vuelo en la aviación civil. Las disposiciones del presente Reglamento y las demás disposiciones aprobadas

con arreglo al mismo no persiguen justificar ninguna reducción de los niveles existentes de protección de ese personal de vuelo. Las disposiciones del presente Reglamento no se oponen a las normativas sociales ni a los convenios laborales colectivos sobre las condiciones de trabajo nacionales que ofrecen un mayor nivel de protección y deben entenderse sin perjuicio de los mismos.

- (5) Los Estados miembros pueden, respectivamente, invocar excepciones o apartarse del presente Reglamento o de las especificaciones de certificación conexas mediante la aplicación de disposiciones de un nivel de seguridad que sea al menos equivalente al de las disposiciones del presente Reglamento, a fin de resolver mejor consideraciones nacionales o prácticas operacionales particulares. Cualesquiera excepciones o desviaciones del presente Reglamento deben notificarse y tratarse de conformidad con los artículos 14 y 22 del Reglamento (CE) n° 216/2008, que garantizan decisiones transparentes y no discriminatorias atendiendo a criterios objetivos.
- (6) La Agencia Europea de Seguridad Aérea (en adelante «la Agencia») ha elaborado un proyecto de disposiciones de aplicación que ha presentado como dictamen ⁽⁵⁾ a la Comisión, de conformidad con el artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (7) El Reglamento (UE) n° 965/2012 debe por lo tanto modificarse para incluir las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y los requisitos de descanso.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n° 965/2012 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 2, se añade el punto 6 siguiente:

«6) “operación de taxi aéreo”: a efectos de limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad, operaciones de transporte aéreo comercial, no regulares y a demanda, realizadas con aviones con una configuración operativa de asientos de pasajeros máxima (MOPSC) igual o inferior a 19 plazas.».

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 296 de 25.10.2012, p. 1.

⁽³⁾ DO L 373 de 31.12.1991, p. 4.

⁽⁴⁾ DO L 302 de 1.12.2000, p. 57.

⁽⁵⁾ Dictamen n° 04/2012 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 28 de septiembre de 2012, sobre el Reglamento por el que se establecen las normas de aplicación para limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso para transporte aéreo comercial (CAT) con aviones. (http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/translations/EASA_2012_00120000_ES_TRA.pdf).

2) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Limitaciones del tiempo de vuelo

1. Las operaciones de transporte aéreo comercial con aviones estarán sujetas a la subparte FTL del anexo III.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las operaciones de transporte aéreo comercial de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y operaciones con un solo piloto, con aviones estarán sujetas a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (CEE) n° 3922/91 y en la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) n° 3922/91 y a las exenciones nacionales conexas basadas en evaluaciones de riesgos de seguridad llevadas a cabo por las autoridades competentes.

3. Las operaciones de transporte aéreo comercial con helicópteros serán conformes a los requisitos nacionales.».

3) Se inserta el artículo 9 bis siguiente:

«Artículo 9 bis

La Agencia efectuará una revisión continua de la eficacia de las disposiciones relativas a las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso que figuran en los anexos II y III. A más tardar el 18 de febrero de 2019 la Agencia elaborará un primer informe de los resultados de dicha revisión.

Esa revisión tendrá en cuenta conocimientos científicos y se basará en los datos operacionales a largo plazo recogidos con la asistencia de los Estados miembros después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

La revisión mencionada en el apartado 1 evaluará el impacto sobre el estado de alerta de la tripulación en como mínimo las siguientes circunstancias:

— actividades de más de 13 horas en el momento más favorable del día,

— actividades de más de 10 horas en el momento menos favorable del día,

— actividades de más de 11 horas para miembros de la tripulación en un estado de aclimatación desconocido,

— actividades que incluyan un número elevado de sectores (más de seis),

— actividades de guardia tales como imaginarias o reserva seguidas de servicios en vuelo, y

— horarios irregulares.».

4) El anexo II se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

5) El anexo III se modifica de acuerdo con lo establecido en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 18 de febrero de 2016.

No obstante lo dispuesto en el párrafo segundo, los Estados miembros podrán optar por no aplicar las disposiciones del punto ORO.FTL.205 (e) del anexo III del Reglamento (UE) n° 965/2012 y seguir aplicando las disposiciones nacionales existentes relativas al descanso en vuelo hasta el 17 de febrero de 2017.

Cuando un Estado miembro aplique las disposiciones del párrafo tercero lo comunicará a la Comisión y a la Agencia describiendo las causas de tal excepción, su duración, así como el programa de implementación de las acciones previstas y el calendario correspondiente.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 29 de enero de 2014.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO I

En el anexo II del Reglamento (UE) n° 965/2012 se añaden los puntos ARO.OPS.230 y ARO.OPS.235 siguientes:

«ARO.OPS.230 Determinación de horarios irregulares

A efectos de las limitaciones del tiempo de vuelo, la autoridad competente determinará, de conformidad con las definiciones de “tipo temprano” y “tipo tardío” en el punto ORO.FTL.105 del anexo III, cuál de estos dos tipos de horarios irregulares serán aplicables a todos los operadores de transporte aéreo comercial bajo su supervisión.

ARO.OPS.235 Aprobación de los esquemas de especificación del tiempo de vuelo

- a) La autoridad competente aprobará los esquemas de especificación del tiempo de vuelo propuestos por los operadores de transporte aéreo comercial si estos demuestran su conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008 y la subparte FTL del anexo III del presente Reglamento.
 - b) Cuando un esquema de especificación del tiempo de vuelo propuesto por un operador se desvíe de las especificaciones de certificación aplicables emitidas por la Agencia, la autoridad competente aplicará el procedimiento descrito en el artículo 22, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
 - c) Cuando un esquema de especificación del tiempo de vuelo propuesto por un operador constituya una excepción a las normas de ejecución aplicables, la autoridad competente aplicará el procedimiento descrito en el artículo 14, apartado 6, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
 - d) Las desviaciones o excepciones aprobadas estarán sujetas a evaluación, una vez aplicadas, para determinar la oportunidad de su confirmación o modificación. La autoridad competente y la Agencia efectuarán una evaluación independiente atendiendo a la información facilitada por el operador. La evaluación será proporcionada y transparente y se basará en principios y conocimientos científicos.».
-

ANEXO II

En el anexo III del Reglamento (UE) n° 965/2012, se añade la subparte FTL siguiente:

«SUBPARTE FTL

LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y DE ACTIVIDAD Y REQUISITOS DE DESCANSO

SECCIÓN 1

Generalidades**ORO.FTL.100 Ámbito de aplicación**

La presente subparte establece los requisitos que deben cumplir los operadores aéreos y sus tripulaciones con respecto a las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso para los miembros de la tripulación.

ORO.FTL.105 Definiciones

A los efectos de la presente subparte serán de aplicación las siguientes definiciones:

- 1) "Aclimatado": estado en el que el ritmo circadiano del miembro de la tripulación está sincronizado con la zona horaria en la que se encuentra. Un miembro de la tripulación se considera aclimatado a una zona horaria con una diferencia de hasta dos horas en relación con la hora local de su punto de partida. Cuando la hora local del lugar donde comienza la actividad difiere en más de dos horas de la del lugar donde empieza la actividad siguiente, se considera que el miembro de la tripulación está aclimatado, de conformidad con los valores del siguiente cuadro 1 para el cálculo del período máximo diario de actividad de vuelo.

Cuadro 1

Diferencia horaria (h) entre la hora de referencia y la hora local en que el miembro de la tripulación comienza la actividad siguiente	Tiempo transcurrido desde la presentación al servicio en la hora de referencia				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

"B" significa aclimatado a la hora local de la zona horaria de partida;

"D" significa aclimatado a la hora local en que el miembro de la tripulación comienza su actividad siguiente, y

"X" significa que un miembro de la tripulación se encuentra en un estado de aclimatación desconocido.

- 2) "Hora de referencia": hora local en el punto de presentación al servicio situado en una zona horaria de hasta dos horas de diferencia en relación con la hora local en que un miembro de la tripulación está aclimatado.
- 3) "Alojamiento": a efectos de imaginaria y de actividad partida, lugar tranquilo y confortable no abierto al público, con la posibilidad de controlar luz y temperatura, equipado con mobiliario adecuado en el que los miembros de la tripulación puedan dormir, con capacidad suficiente para acomodar a todos los miembros de la tripulación al mismo tiempo y con acceso a comida y bebida.
- 4) "Alojamiento adecuado": a efectos de imaginaria, actividad partida y descanso, una habitación separada para cada miembro de la tripulación, ubicada en un entorno tranquilo, equipada con una cama, ventilación suficiente, dispositivo para regular la temperatura y la intensidad de luz, y acceso a comida y bebida.

- 5) "Tripulación de vuelo incrementada": tripulación de vuelo compuesta por más personas que el número mínimo requerido para el funcionamiento de la aeronave y que permite que cada miembro de la tripulación de vuelo pueda dejar su puesto, con el propósito de descanso en vuelo, y ser reemplazado por otro miembro debidamente cualificado.
- 6) "Descanso parcial": período de tiempo dentro de un período de actividad de vuelo, más corto que un período de descanso, y durante el cual un miembro de la tripulación está exento de tareas.
- 7) "Retraso en la presentación al servicio": aplazamiento de un período de actividad de vuelo programado por el operador antes de que un miembro de la tripulación haya dejado su lugar de descanso.
- 8) "Horario irregular": cuadrante de un miembro de la tripulación que perturba la posibilidad de dormir durante el período de sueño ideal al constar de un período de actividad vuelo o una combinación de períodos de actividad de vuelo que invaden, comienzan o terminan en una parte del día o de la noche en la que un miembro de la tripulación está aclimatado, o. La irregularidad de un horario puede deberse a actividades que comienzan temprano, actividades que terminan tarde, o a actividades nocturnas.
 - a) El "tipo temprano" de horario irregular significa:
 - i) en el caso de "una actividad que comienza temprano", un período de actividad que comienza entre las 5.00 y las 5.59 de la zona horaria en la que el miembro de la tripulación está aclimatado; y
 - ii) en el caso de "una actividad que termina tarde", un período de actividad que termina entre las 23.00 y la 1.59 de la zona horaria en la que el miembro de la tripulación está aclimatado.
 - b) El "tipo tardío" de horario irregular significa:
 - i) en el caso de "una actividad que comienza temprano", un período de actividad que comienza entre las 5.00 y las 6.59 de la zona horaria en la que el miembro de la tripulación está aclimatado; y
 - ii) en el caso de "una actividad que termina tarde", un período de actividad que termina entre las 0.00 y la 1.59 de la zona horaria en la que el miembro de la tripulación está aclimatado.
- 9) "Actividad nocturna": es un período de actividad que invade una parte del período entre las 2.00 y las 4.59 de la zona horaria en que está aclimatada la tripulación.
- 10) "Actividad": cualquier tarea que desempeña un miembro de la tripulación para el operador, incluido la actividad de vuelo, trabajo administrativo, dar o recibir entrenamiento y verificación, posicionamiento, y algunos elementos de la imaginaria.
- 11) "Período de actividad": período que comienza en el momento en el que un operador solicita a un miembro de la tripulación que se presente al servicio o a iniciar una actividad y que termina cuando esa persona está libre de cualquier actividad, incluyendo la actividad post-vuelo.
- 12) "Período de actividad de vuelo": período que comienza cuando un miembro de la tripulación es requerido para presentarse al servicio, que incluye un sector o una serie de sectores, y termina cuando el avión se detiene completamente y se apagan los motores, al final del último sector en el que la persona actúa como miembro de la tripulación operativa.
- 13) "Tiempo de vuelo": para aviones y motoveleros de turismo, el tiempo transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el sitio de estacionamiento con el fin de despegar hasta que se detiene en el puesto de estacionamiento y se apagan todos los motores o hélices.
- 14) "Base": lugar asignado por el operador a cada miembro de la tripulación, en el cual habitualmente este comienza y termina un período de actividad o una serie de períodos de actividad y en el que, en condiciones normales, el operador no se responsabiliza de su alojamiento.
- 15) "Día local": período de 24 horas que se inicia a las 0.00 (hora local).

- 16) "Noche local": período de ocho horas comprendido entre las 22.00 y las 8.00 horas (hora local).
- 17) "Miembro de la tripulación operativa": tripulante que desempeña funciones en una aeronave durante un sector.
- 18) "Posicionamiento": desplazamiento de un tripulante que no es miembro de la tripulación operativa de un lugar a otro, siguiendo instrucciones del operador; excluidos:
 - el tiempo de traslado desde un lugar de descanso privado hasta el lugar designado de presentación en la base y viceversa, y
 - el tiempo necesario para el desplazamiento local entre el lugar de descanso y el lugar de comienzo la actividad y viceversa.
- 19) "Instalación de descanso": una litera o butaca con apoyo para las piernas y los pies adecuada para que el miembro de la tripulación pueda dormir a bordo de la aeronave.
- 20) "Reserva": período de tiempo durante el cual el tripulante debe estar a disposición del operador para que le asigne un período de actividad de vuelo, posicionamiento u otra actividad, previo aviso con al menos 10 horas de antelación.
- 21) "Período de descanso": período ininterrumpido y definido de tiempo durante el cual el miembro de la tripulación queda relevado de todo servicio, de la prestación de imaginaria en el aeropuerto, y de la reserva.
- 22) "Rotación": una actividad o una serie de actividades, incluidos, al menos, una actividad de vuelo y períodos de descanso fuera de la base, que comienza en la base y termina con el regreso a la base para un período de descanso en el que el operador ya no es responsable del alojamiento del miembro de la tripulación.
- 23) "Día libre suelto": a efectos de cumplimiento de las disposiciones de la Directiva 2000/79/CE del Consejo (*), un período libre de toda actividad y de imaginaria, constituido por un día y dos noches locales, comunicado con antelación. Un día libre suelto puede incluir un período de descanso.
- 24) "Sector": segmento de un período de actividad de vuelo transcurrido entre que una aeronave comienza a moverse con el fin de despegar hasta que esta se detiene después de aterrizar en el puesto de estacionamiento designado.
- 25) "Imaginaria": período de tiempo definido y notificado previamente durante el cual el miembro de la tripulación debe estar a disposición del operador para que le asigne un vuelo, posicionamiento u otra actividad, sin que medie un período de descanso.
- 26) "Imaginaria en el aeropuerto": prestación de imaginaria en el aeropuerto.
- 27) "Otra imaginaria": prestación de imaginaria en casa o en un alojamiento adecuado.
- 28) "Fase del ritmo circadiano de mínimo rendimiento": período comprendido entre las 2.00 y las 5.59 horas de la zona horaria en la que está aclimatado el miembro de la tripulación.

ORO.FTL.110 Responsabilidades del operador

El operador deberá:

- a) publicar los cuadrantes de las actividades con antelación suficiente para dar a los miembros de la tripulación la posibilidad de organizar adecuadamente su descanso;
- b) garantizar que los períodos de actividad de vuelo se organicen de manera que los miembros de la tripulación estén suficientemente libres de fatiga como para trabajar con un nivel de seguridad satisfactorio en cualquier circunstancia;
- c) definir horas de presentación al servicio que permitan tiempo suficiente para los servicios en tierra;
- d) tener en cuenta la relación existente entre la frecuencia y el patrón de los períodos de actividad de vuelo y los períodos de descanso, y otorgar la consideración debida a los efectos acumulativos de la combinación de largos períodos de actividad con períodos de descanso mínimos;
- e) asignar patrones de actividad que eviten prácticas que perturben gravemente los ritmos de trabajo y de sueño, tales como la alternancia de actividades diurnas/actividades nocturnas;

(*) DO L 302 de 1.12.2000, p. 57.

- f) cumplir las disposiciones relativas a los horarios irregulares de conformidad con ARO.OPS.230;
- g) proporcionar tiempos de descanso lo bastante prolongados como para permitir a la tripulación reponerse de los efectos de las actividades precedentes y estar bien descansados al comienzo del siguiente período de actividad de vuelo;
- h) programar de forma recurrente períodos de descanso de recuperación prolongados y notificarlos con la antelación suficiente a los miembros de la tripulación;
- i) programar las actividades de vuelo para ser realizados dentro del período de actividad de vuelo permitido, teniendo en cuenta el tiempo necesario para las actividades prevuelo, el sector y el tiempo de inmovilización en tierra;
- j) modificar los horarios y/o la composición de las tripulaciones cuando en la operación real se supere el período máximo de actividad de vuelo en más del 33 % de las actividades de vuelo programadas en dicho horario durante una temporada.

ORO.FTL.115 Responsabilidades de los miembros de la tripulación

Los miembros de la tripulación deberán:

- a) cumplir las disposiciones establecidas en el punto CAT.GEN.MPA.100 (b) del anexo IV (Parte CAT), y
- b) aprovechar al máximo las oportunidades e instalaciones que se les brindan para su descanso, y programar y utilizar sus períodos de descanso adecuadamente.

ORO.FTL.120 gestión del riesgo de fatiga (FRM)

- a) Cuando la presente subparte o una especificación de certificación aplicable exijan FRM, el operador deberá establecer, implementar y mantener una FRM como parte integrante de su sistema de gestión. La FRM deberá garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales de los puntos 7.f., 7.g. y 8.f. del anexo IV del Reglamento (CE) n° 216/2008 y deberá estar descrita en el manual de operaciones.
- b) La gestión del riesgo de fatiga establecida, implementada y mantenida deberá contemplar la mejora continua del rendimiento global de dicho sistema e incluir:
 - 1) una descripción de la filosofía y de los principios generales del operador con respecto a la gestión del riesgo de fatiga, designados como la política FRM;
 - 2) la documentación de todos los procesos de FRM, en particular un procedimiento destinado a concienciar al personal sobre sus responsabilidades y los procedimientos de modificación de dicha documentación;
 - 3) los principios y conocimientos científicos;
 - 4) un proceso de determinación de peligros y evaluación de riesgos que permita gestionar de forma continua los riesgos operacionales del operador derivados de la fatiga de los miembros de la tripulación;
 - 5) un proceso de mitigación de riesgos que prevea la implementación inmediata de medidas correctoras que sean necesarias para reducir eficazmente los riesgos operacionales derivados de la fatiga de los miembros de la tripulación, y la supervisión continua y evaluación periódica de la mitigación de los riesgos de fatiga obtenida a través de estas acciones;
 - 6) procesos de garantía de seguridad de la gestión del riesgo de fatiga;
 - 7) procesos de promoción de la gestión del riesgo de fatiga.
- c) La FRM deberá corresponder al esquema de especificación del tiempo de vuelo, a las dimensiones del operador y a la naturaleza y complejidad de sus actividades, teniendo en cuenta los peligros y riesgos asociados a esas actividades y el esquema de especificación del tiempo de vuelo aplicable.
- d) El operador emprenderá acciones de mitigación de los riesgos siempre que el proceso de garantía de seguridad de la gestión del riesgo de fatiga demuestre que no se mantiene el rendimiento de seguridad requerido.

ORO.FTL.125 Esquemas de especificación del tiempo de vuelo

- a) Los operadores establecerán, implementarán y mantendrán esquemas de especificación del tiempo de vuelo adecuados para los tipos de operaciones realizadas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008, la presente subparte y la legislación aplicable, incluida la Directiva 2000/79/CE.

- b) Antes de ser implementados, los esquemas de especificación del tiempo de vuelo, incluida cualquier FRM cuando se requiera, deberán ser aprobados por la autoridad competente.
- c) Para demostrar el cumplimiento del Reglamento (CE) n° 216/2008 y de la presente subparte, el operador aplicará las especificaciones de certificación pertinentes adoptadas por la Agencia. De otro modo, si el operador, de conformidad con el artículo 22, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 216/2008, pretende desviarse de esas especificaciones de certificación, deberá facilitar a la autoridad competente una descripción completa de la desviación prevista antes de su implementación. La descripción incluirá cualquier revisión de manuales o procedimientos que pueda ser pertinente, así como una evaluación que demuestre el cumplimiento de las exigencias del Reglamento (CE) n° 216/2008 y de la presente subparte.
- d) A los efectos del punto ARO.OPS.235 (d), en el plazo de dos años desde la implementación de una desviación o excepción, el operador recogerá datos sobre la desviación o excepción concedida y los analizará utilizando principios científicos con vistas a evaluar los efectos de la desviación o excepción sobre la fatiga de la tripulación. Dicho análisis se presentará en forma de informe a la autoridad competente.

SECCIÓN 2

Operadores de transporte aéreo comercial**ORO.FTL.200 Base**

El operador asignará una base a cada miembro de la tripulación.

ORO.FTL.205 Período de actividad de vuelo (FDP)

- a) El operador deberá:
- 1) determinar las horas de presentación al servicio adecuadas a cada operación concreta, teniendo en cuenta ORO.FTL.110 (c);
 - 2) establecer procedimientos que especifiquen la forma en que el comandante deberá, en circunstancias especiales capaces de provocar fatiga intensa, y previa consulta con los miembros de la tripulación afectados, reducir el período de actividad de vuelo real y/o aumentar el tiempo de descanso con el fin de eliminar cualquier posible efecto negativo sobre la seguridad de vuelo.
- b) Período máximo diario de actividad vuelo básico
- 1) El período máximo diario de actividad de vuelo sin el uso de las extensiones previstas para miembros de la tripulación aclimatados deberá cumplir los valores estipulados en el siguiente cuadro:

Cuadro 2

Período máximo diario de actividad de vuelo-Miembros de la tripulación aclimatados

Inicio del período de actividad de vuelo a la hora de referencia	1-2 Sectores	3 Sectores	4 Sectores	5 Sectores	6 Sectores	7 Sectores	8 Sectores	9 Sectores	10 Sectores
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- 2) El período máximo de actividad de vuelo cuando los miembros de la tripulación se encuentran en un estado de aclimatación desconocido deberá cumplir los valores estipulados en el siguiente cuadro:

Cuadro 3

Miembros de la tripulación en un estado de aclimatación desconocido

Tiempo diario máximo de actividad de vuelo por sector						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

- 3) El período máximo de actividad de vuelo cuando los miembros de la tripulación se encuentran en un estado de aclimatación desconocido y el operador ha implementado una FRM deberá ajustarse al siguiente cuadro:

Cuadro 4

Miembros de la tripulación en un estado desconocido de aclimatación bajo FRM

Los valores del siguiente cuadro podrán aplicarse siempre que el sistema de gestión de la fatiga del operador supervise continuamente el cumplimiento del nivel de seguridad exigido.

Tiempo diario máximo de actividad de vuelo por sector						
1-2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

- c) Período de actividad de vuelo con diferentes horas de presentación para la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina.

Cuando la tripulación de cabina requiera más tiempo que la tripulación de vuelo para las instrucciones prevuelo relativas al mismo sector o serie de sectores, el período de servicio en vuelo de la tripulación de cabina podrá extenderse por el tiempo correspondiente a la diferencia entre el momento de la presentación al servicio de la tripulación de cabina y de la tripulación de vuelo. La diferencia no deberá exceder de una hora. El período máximo diario de actividad de vuelo para la tripulación de cabina se calculará a partir de la hora en que la tripulación de vuelo se presenta para su período de actividad de vuelo, pero el período de actividad de vuelo se iniciará a la hora de presentación de la tripulación de cabina.

- d) Período máximo diario de actividad de vuelo para miembros de la tripulación aclimatados con uso de extensiones sin descanso en vuelo.

- 1) El período máximo diario de actividad de vuelo podrá extenderse un máximo de una hora hasta dos veces en un período de siete días consecutivos. En ese caso:

- i) el tiempo mínimo de descanso anterior y posterior al vuelo se incrementará en dos horas, o
- ii) el tiempo de descanso posterior al vuelo se incrementará en cuatro horas.

- 2) Cuando se extiendan períodos de actividad de vuelo consecutivos, el descanso adicional anterior y posterior entre las dos operaciones exigido en el guión 1 se tomará seguido.

- 3) La extensión se deberá planificar con antelación y se limitará a un máximo de:

- i) cinco sectores cuando el período de actividad de vuelo no coincide con la fase del ritmo circadiano de mínimo rendimiento, o
- ii) cuatro sectores, cuando el período de servicio en vuelo coincida con la fase de mínimo rendimiento en dos horas a lo sumo, o
- iii) dos sectores, cuando el período de servicio en vuelo coincida con la fase de mínimo rendimiento en más de dos horas.

- 4) La extensión del período máximo diario de actividad de vuelo básico sin descanso en vuelo no se combinará con extensiones por descanso en vuelo o actividad partida en el mismo período de actividad.

- 5) Los esquemas de especificación del tiempo de vuelo deberán determinar los límites para las extensiones del período máximo diario de actividad de vuelo básico de acuerdo con las especificaciones de certificación aplicables para el tipo de operación, teniendo en cuenta:
- i) el número de sectores volados, y
 - ii) la coincidencia con la fase de ritmo circadiano de rendimiento mínimo.
- e) Período máximo diario de actividad de vuelo con uso de extensiones como consecuencia del descanso en vuelo.
- Los esquemas de especificación del tiempo de vuelo deberán determinar las condiciones para la extensión del período máximo de actividad de vuelo básico con descanso en vuelo de acuerdo con las especificaciones de certificación aplicables para el tipo de operación, teniendo en cuenta:
- i) el número de sectores volados;
 - ii) el descanso en vuelo mínimo asignado a cada miembro de la tripulación;
 - iii) el tipo de instalaciones de descanso en vuelo, y
 - iv) el incremento de la tripulación de vuelo básica.
- f) Circunstancias imprevistas durante el vuelo-Discrecionalidad del comandante.
- 1) En caso de circunstancias imprevistas durante la operación real de un vuelo que se inicien en el momento, o después, de la presentación al servicio, las limitaciones de actividad de vuelo, de actividad y de descanso, podrán ser modificadas por el comandante con las siguientes condiciones:
 - i) el período máximo de actividad de vuelo básico que resulta después de aplicar (b) y (e) del punto ORO.FTL.205 o el punto ORO.FTL.220 no podrá incrementarse en más de dos horas salvo que la tripulación de vuelo haya sido incrementada, en cuyo caso dicho período podrá incrementarse hasta un máximo de tres horas;
 - ii) si en el sector final de un período de actividad de vuelo se producen, después del despegue, circunstancias imprevistas que hacen que se supere el incremento máximo permitido, el vuelo podrá continuar hasta su destino o hasta un destino alternativo;
 - iii) el período de descanso tras el período de actividad de vuelo podrá reducirse, pero en ningún caso será inferior a 10 horas.
 - 2) En caso de circunstancias imprevistas que pudieran provocar fatiga intensa, el comandante, reducirá el período real de actividad de vuelo y/o incrementará el tiempo de descanso, a fin de eliminar cualquier posible efecto perjudicial para la seguridad del vuelo.
 - 3) El comandante deberá consultar a todos los miembros de la tripulación acerca de sus niveles de alerta antes de decidir las modificaciones previstas en los puntos 1 y 2.
 - 4) El comandante presentará un informe al operador siempre que, a discreción suya, se incremente un período de actividad de vuelo o se reduzca un período de descanso.
 - 5) Cuando el incremento de un período de actividad de vuelo o la reducción de un período de descanso sean superiores a una hora, el operador enviará a la autoridad competente una copia del informe —al que el operador deberá añadir sus comentarios— en un plazo máximo de 28 días a partir del suceso.
 - 6) El operador deberá implementar un proceso no punitivo para el uso de la discreción referida en la presente disposición y lo describirá en el manual de operaciones.
- g) Circunstancias imprevistas en operaciones de vuelo-Retraso en la presentación al servicio

El operador deberá establecer procedimientos en el manual de operaciones para los retrasos en la presentación al servicio en caso de circunstancias imprevistas, de conformidad con las especificaciones de certificación aplicables al tipo de operación.

ORO.FTL.210 Tiempos de vuelo y períodos de actividad

- a) Los períodos de actividad totales que pueden ser asignados a un miembro de la tripulación no podrán exceder de:
- 1) 60 horas de actividad en siete días consecutivos;
 - 2) 110 horas de actividad en 14 días consecutivos, y
 - 3) 190 horas de actividad en 28 días consecutivos, repartidas tan uniformemente como sea posible a lo largo de ese período.
- b) El tiempo de vuelo total de los sectores asignados a un miembro de la tripulación en calidad de miembro de la tripulación operativa, no podrá exceder de:
- 1) 100 horas de tiempo de vuelo en 28 días consecutivos;
 - 2) 900 horas de tiempo de vuelo en un año natural, y
 - 3) 1 000 horas de vuelo en cualquier período de 12 meses consecutivos.
- c) La actividad post-vuelo se considerará actividad. El operador especificará en el manual de operaciones el período de tiempo mínimo para actividades post-vuelo.

ORO.FTL.215 Posicionamiento

Si un operador posiciona a un miembro de la tripulación, se aplicará lo siguiente:

- a) El posicionamiento tras la presentación al servicio, pero anterior a la operación, se contabilizará como período de actividad de vuelo, pero no contará como sector.
- b) Todo el tiempo empleado para posicionarse se contará como tiempo de actividad.

ORO.FTL.220 Actividad partida

Las condiciones para prolongar el tiempo máximo diario de actividad de vuelo básico debido a un descanso parcial en tierra deberán ajustarse a lo siguiente:

- a) Los esquemas de especificación del tiempo de vuelo deberán determinar los siguientes elementos para la actividad partida, de conformidad con las especificaciones de certificación aplicables para el tipo de operación:
 - 1) la duración mínima de un descanso parcial en tierra, y
 - 2) la posibilidad de aumentar el período de actividad de vuelo prescrito en el punto ORO.FTL.205 (b) teniendo en cuenta la duración del descanso parcial en tierra, y las instalaciones facilitadas al miembro de la tripulación para descansar y otros factores pertinentes.
- b) El descanso parcial en tierra contará en su totalidad como período de actividad de vuelo.
- c) La actividad partida no deberá realizarse después de un descanso reducido.

ORO.FTL.225 Imaginarias y actividades en el aeropuerto

Si un operador asigna a miembros de la tripulación a imaginaria o a cualquier actividad en el aeropuerto, se aplicará lo siguiente de acuerdo con las especificaciones de certificación aplicables al tipo de operación:

- a) La imaginaria y cualquier actividad en el aeropuerto deberán figurar en el cuadrante y se definirán y notificarán con antelación, a los miembros de la tripulación afectados, las horas de principio y final de la imaginaria para poder dar a estos la oportunidad de planificar un descanso adecuado.
- b) Se considerará que un miembro de la tripulación está de imaginaria en el aeropuerto desde el momento que se presenta en el punto de presentación hasta el final del período notificado de imaginaria en el aeropuerto.
- c) La imaginaria en el aeropuerto contará en su totalidad como tiempo de actividad a los efectos de los puntos ORO.FTL.210 y ORO.FTL.235.
- d) Cualquier actividad en el aeropuerto contará en su totalidad como tiempo de actividad y el período de actividad de vuelo se computará en su totalidad a partir de la hora de presentación para la actividad en el aeropuerto.

- e) El operador deberá proporcionar alojamiento a los miembros de la tripulación que se encuentren de imaginaria en el aeropuerto.
- f) Los esquemas de especificación del tiempo de vuelo deberán determinar los siguientes elementos:
- 1) la duración máxima de toda imaginaria;
 - 2) las consecuencias del tiempo empleado en la imaginaria sobre el período máximo de actividad de vuelo que puede ser asignado teniendo en cuenta las instalaciones facilitadas al miembro de la tripulación para descansar, y otros factores pertinentes tales como:
 - la necesidad de preparación inmediata del miembro de la tripulación;
 - la interferencia de la imaginaria con el sueño, y
 - el aviso con antelación suficiente para proteger una oportunidad de sueño entre la llamada para actividad y el período de actividad de vuelo asignado;
 - 3) el período mínimo de descanso posterior a la imaginaria que no conlleva la asignación de un período de actividad de vuelo;
 - 4) el modo en que el tiempo invertido de imaginaria cuenta a efectos del cómputo de las horas de actividad acumuladas.

ORO.FTL.230 Reserva

Si un operador asigna a miembros de la tripulación a la reserva, se aplicará lo siguiente de conformidad con las especificaciones de certificación aplicables al tipo de operación:

- a) La reserva se programará en el cuadrante.
- b) Los esquemas de especificación del tiempo de vuelo deberán determinar los siguientes elementos:
- 1) la duración máxima de cualquier período de reserva individual;
 - 2) el número de días de reserva consecutivos que pueden ser asignados a un miembro de la tripulación.

ORO.FTL.235 Periodos de Descanso

- a) Periodo de descanso mínimo en la base.

- 1) El período de descanso mínimo que deberá concederse antes de comenzar en la base un período de actividad de vuelo será como mínimo igual a la duración del período de actividad precedente y, en cualquier caso, no inferior a 12 horas.
- 2) No obstante lo dispuesto en el punto 1, el descanso mínimo concedido con arreglo al punto b) será de aplicación si el operador proporciona un alojamiento adecuado al miembro de la tripulación en la base.

- b) Periodo de descanso mínimo fuera de la base.

El período de descanso mínimo que deberá concederse antes de comenzar fuera de la base un período de actividad de vuelo será como mínimo igual a la duración del período de actividad precedente y, en cualquier caso, no inferior a 10 horas. Este período deberá incluir la posibilidad de ocho horas de sueño, además del tiempo para el traslado y otras necesidades fisiológicas.

- c) Descanso reducido

No obstante lo dispuesto en a) y b), los esquemas de especificación del tiempo de vuelo podrán reducir los períodos mínimos de descanso, teniendo en cuenta los siguientes elementos de acuerdo con las especificaciones de certificación aplicables al tipo de operación:

- 1) el período de descanso reducido mínimo;
- 2) el aumento del período de descanso subsiguiente; y
- 3) la reducción del período de actividad de vuelo posterior al descanso reducido.

d) Períodos de descanso de recuperación prolongados recurrentes

Los esquemas de especificación del tiempo de vuelo deberán especificar períodos de descanso de recuperación prolongados recurrentes para compensar la fatiga acumulada. El período de descanso de recuperación prolongado recurrente mínimo será de 36 horas, incluidas dos noches locales consecutivas, de forma que el tiempo comprendido entre el final de un período de descanso de recuperación prolongado y el comienzo del siguiente no sea nunca superior a 168 horas. El período de descanso de recuperación prolongado recurrente deberá aumentarse a dos días locales dos veces al mes.

e) Los esquemas de especificación del tiempo de vuelo deberán especificar períodos de descanso adicionales de acuerdo con las especificaciones de certificación aplicables para compensar:

- 1) los efectos de las diferencias horarias y extensiones del período de actividad de vuelo;
- 2) la fatiga acumulada adicional debida a los horarios irregulares, y
- 3) un cambio de base.

ORO.FTL.240 Alimentación

- a) Durante el período de actividad de vuelo deberá ofrecerse a los miembros de la tripulación la posibilidad de comer y beber para evitar cualquier menoscabo de su rendimiento, especialmente cuando el período de actividad de vuelo sea superior a seis horas
- b) El operador especificará en el manual de operaciones cómo se garantiza la alimentación de los miembros de la tripulación durante el período de actividad de vuelo.

ORO.FTL.245 Registros de la base, de tiempos de vuelo, de períodos de actividad, y períodos descanso

- a) Los operadores deberán conservar durante un período de 24 meses:
 - 1) registros individuales para cada miembro de la tripulación que indiquen:
 - i) los tiempos de vuelo;
 - ii) el inicio, la duración y el término de cada uno de los períodos de actividad y de actividad de vuelo;
 - iii) los períodos de descanso y los días libres de toda actividad, y
 - iv) la base asignada;
 - 2) informes sobre períodos de actividad de vuelo extendidos y períodos de descanso reducidos.
- b) Previa solicitud, el operador deberá proporcionar copias de los registros individuales de tiempos de vuelo, de períodos de actividad y de períodos de descanso:
 - 1) al miembro de la tripulación interesado, y
 - 2) a otro operador, con respecto a un miembro de la tripulación que sea o se convierta en un miembro de la tripulación del operador interesado.
- c) Los registros mencionados en CAT.GEN.MPA.100 (b) (5) en relación con los miembros de la tripulación que desempeñan funciones para más de un operador se conservarán durante un período de 24 meses.

ORO.FTL.250 Cursos de formación para gestionar la fatiga

- a) El operador proporcionará cursos de formación inicial y periódica para la gestión de la fatiga a los miembros de la tripulación, al personal responsable de la elaboración y mantenimiento de los cuadrantes de turnos y al personal de gestión correspondiente.
- b) Se seguirá un programa de formación establecido por el operador y descrito en el manual de operaciones. El programa deberá cubrir las posibles causas y efectos de la fatiga y contramedidas para la fatiga.»