

## **Especial EU-OPs, RDL 1952. 26-07-2010**

### **REAL DECRETO Y SUBPARTE Q (RECORDATORIO)**

El 28 de julio, entró en vigor el Real Decreto 1952, en el que hay una serie de normas que van a modificar a las actuales, este debe ser aplicado en los aspectos que sea más restrictivo que el II Convenio de TCP actualmente en vigor, en los demás el Convenio prevalecerá por conquista social.

A fecha de hoy, 9 de agosto, se ha recibido por parte del Ministerio de Fomento un nuevo "Proyecto de Circular Aeronáutica", pendiente de revisión, de lo que os iremos informando puntualmente.

Aprovechamos la ocasión para recordaros algunos puntos importantes tanto de la Subparte Q, como de 16 B, que atañen a nuestros periodos de descanso y actividades actualmente en vigor.

Os instamos que ante cualquier duda que os surja al respecto la pongáis en conocimiento de cualquier delegado para su aclaración, así como pedimos vuestra colaboración informando de cualquier incumplimiento de lo que se describe a continuación, para así tomar las medidas oportunas.

Empezamos con el **REAL DECRETO**, con una síntesis del mismo para mayor claridad:

-El Reglamento (CEE) Nº3922 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991 trata sobre norma técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil, concretamente en el Anexo III se trata sobre aeronaves comerciales. Entró en vigor en 2008 y regula en la Subparte Q, las limitaciones del tiempo de vuelo, actividad y requisitos de descanso.

### **ARTÍCULOS DE INTERÉS:**

**ARTÍCULO 4:** Horas de presentación al servicio.

-En aviones de menos de 100 pasajeros: 45 minutos antes de la hora programada de despegue.

-En aviones de más de 100 pasajeros y si el primer vuelo es de menos de 3 horas: 45 minutos antes.

-En aviones de más de 100 pasajeros y si el primer vuelo es de más de 3 horas: 60 minutos antes, y si el vuelo fuera de largo alcance y el avión fuese bimotor: 75 minutos antes de la hora programada de despegue.

**ARTÍCULO 5:** Extensiones de los períodos de actividad en vuelo por descansos parciales en tierra. Se permite la extensión de actividad si hay un descanso parcial en tierra, más conocido como actividad continuada.

1. En el supuesto que el periodo de actividad de vuelo se vea interrumpido por un descanso parcial de la tripulación en un alojamiento adecuado, el periodo de la actividad de vuelo podrá extenderse por un tiempo máximo equivalente al 50% del tiempo de descanso parcial en un alojamiento adecuado siempre que además, se cumplan las siguientes condiciones:

- Mínimo de 3 horas de descanso en alojamiento adecuado.
- Si el vuelo anterior o posterior se inicia dentro del WOCL (fase de ritmo circadiano de rendimiento mínimo-periodo comprendido entre las 02:00 y las 05:59 h.-) mínimo de 6 horas de descanso en alojamiento adecuado.
- Si el vuelo anterior acaba en el WOCL o el posterior se inicia en el WOCL, máximo dos aterrizajes sobre el descanso parcial, incluyendo los posicionamientos.
- La extensión máxima del periodo de actividad de vuelo por descanso parcial será de 4 horas.

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. (Regreso larga distancia).

Existirá un descanso adicional al mínimo por cruce de 4 o más husos horarios, que será en la base o en un lugar con menos de 1 hora de diferencia. El descanso adicional se sumará al descanso que genere la actividad con al menos dos noches locales.

Máximo de 5 rotaciones con cruce de 4 o más husos horarios en 28 días consecutivos o un mes.

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:

- Cuando el tiempo transcurrido entre la salida y llegada a base sea menor o igual a sesenta horas se dispondrá de un descanso mínimo de 36 horas.
- Cuando el tiempo transcurrido sea superior a sesenta horas, se dispondrá de un descanso mínimo consistente en el mayor de los siguientes tiempos: treinta y seis o el correspondiente en multiplicar por seis la diferencia de husos horarios durante la rotación (ejemplo: CUN con FR, descanso mínimo 42 h)
- En el caso de que durante la rotación se hay extendido el período de actividad en vuelo por descanso en vuelo ( ejemplo LIM, EZE) el descanso en ningún caso será inferior a 48 horas.
- Se deberá disfrutar de al menos de 14 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.

**ARTÍCULO 7:** Reducción de los tiempos de descanso.

- 1- 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:

- El período de descanso reducido permita un mínimo de nueve horas en un alojamiento adecuado.
  - El período de actividad de vuelo posterior al descanso reducido disminuya por el mismo tiempo en se haya visto reducido el descanso.
  - 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 reducir el descanso cuando:
- a. La actividad precedente o posterior incluya una extensión del periodo de actividad de vuelo por descanso en vuelo.
  - b. En el periodo de actividad de vuelo anterior o posterior se crucen cuatro o más husos horarios.

**ARTICULO 10:** Extensión de los periodos de actividad en vuelo por descansos en vuelo de los TCP.

La actividad se podrá extender hasta los máximos siguientes cumpliendo los siguientes requisitos:

- Máximo 18 horas 30 minutos si cada TCP descansa en vuelo una tercera parte de la duración total del mismo, sustrayendo una hora de la duración total del vuelo por cada sector.
- Máximo 16 horas 30 minutos, si cada TCP descansa en vuelo una cuarta parte de la duración total del mismo, sustrayendo una hora de la duración total del vuelo por cada sector.
- Máximo 15 horas, si cada TCP queda relevado de todo servicio durante una hora. El lugar de descanso habilitado podrá ser un asiento de cabina de pasajeros.
- No se podrá extender la actividad por descanso en vuelo más que a los Tripulantes Técnicos.

**ARTÍCULO 11:** Imaginarias. Se establecen tres tipos de imaginaria, pero la que nos atañe a nosotros:

- En casa: Máximo 24 horas de duración. El tiempo que supere las 12 horas se computará como el 50% para que el TCP no supere:
  - 190 horas de actividad en 28 días consecutivos.
  - 60 horas de actividad en 7 días consecutivos.

## **LA SUBPARTE Q DEL EU-OPS**

**ARTÍCULO 3:** Responsabilidades del operador.

- El operador asignará los ritmos de actividad de manera que se eviten prácticas indeseables como son la alternancia de turnos de día y de noche o los posicionamientos de los miembros de la tripulación que provoquen perturbaciones graves de los ritmos de trabajo y de sueño
- El operador garantizará que los tiempos de descanso sean lo bastante prolongados como para permitir a la tripulación reponerse de los tiempos de actividad precedente y estar descansados al comienzo de la siguiente actividad.
- El operador garantizará que los tiempos de vuelo se organicen de manera que los miembros de la tripulación estén lo bastante descansados como para trabajar con un nivel de seguridad satisfactorio en cualquier circunstancia.

#### **ARTÍCULO 4:** Responsabilidades de los miembros de la tripulación:

- Ningún miembro de la tripulación desempeñará funciones en un avión cuando sepa que padece o puede padecer fatiga o se sienta indispuesto, en la medida en que ello pueda poner el vuelo en peligro.
- Los miembros de la tripulación deberán aprovechar al máximo las oportunidades e instalaciones que se le brindan para su descanso, así como programar y utilizar sus periodos de descanso adecuadamente.

#### **OPS 1 .1100 LIMITACIONES DE TIEMPO TOTAL DE VUELO**

- **100 HORAS EN 28 DIAS CONSECUTIVO**
- **900 HORAS ANUALES**
- **-TIEMPO MÁXIMO DIARIO DE VUELO QUE SE TOMARÁ COMO BASE ES DE 13 HORAS.**

Estas 13 horas se reducirán en 30 minutos por cada sector a partir del tercer sector en adelante, con una reducción máxima de dos horas.

El tiempo de actividad en vuelo máximo diario, podrá extenderse en una hora a lo sumo.

Cuando se prevea una extensión, el tiempo de descanso mínimo anterior y posterior al vuelo, se incrementará en dos horas, o bien el tiempo posterior en cuatro.

La Autoridad establecerá los requisitos relativos al tiempo de descanso mínimo en vuelo para los miembros de la tripulación en los casos en que el tiempo de actividad en vuelo supere los límites previstos en el OPS 1.1105

**-HORAS DE ACTIVIDAD ACUMULADAS.**

**190 HORAS DE ACTIVIDAD EN 28 DIAS CONSECUTIVOS**

**60 HORAS DE ACTIVIDAD EN 7 DIAS CONSECUTIVOS**

#### **POSICIONAMIENTO:**

-El tiempo de posicionamiento posterior a la presentación, pero anterior al comienzo del trabajo se incluirá dentro de actividad en vuelo, pero no contará como sector.

- Todo sector de posicionamiento inmediatamente posterior a un sector de trabajo se tendrá en cuenta para el cómputo del descanso mínimo.

#### **OPS 1.1110. DESCANSOS.**

- El tiempo de descanso mínimo que debe concederse antes de una actividad en vuelo que tenga su inicio en **la base** será como mínimo de igual duración que la precedente actividad en vuelo, y en cualquier caso no inferior a **12 horas**.

- El tiempo de descanso mínimo que debe concederse antes de una actividad en vuelo que tenga su inicio fuera de la base será como mínimo de igual duración que la actividad de vuelo precedente, y en cualquier caso no inferior a **10 horas**. Cuando el descanso mínimo se tome fuera de la base, el operador deberá proporcionar la posibilidad de 8 horas de sueño, teniendo en cuenta el tiempo de traslado y otras necesidades fisiológicas.
- Para el descanso semanal mínimo se establecen 36 horas, que han de incluir dos noches locales consecutivas, de forma que el tiempo comprendido entre el final de un descanso semanal y el comienzo del siguiente no sea nunca superior a 168 horas.
- El personal de vuelo disfrutará de un mínimo de 96 días libres al año. Durante esos días libres que les serán notificados por adelantado, el personal de vuelo no podrá ser requerido para ningún servicio o actividad.

### TIEMPOS MÁXIMOS DIARIOS DE ACTIVIDAD EN VUELO (SIN REFUERZO DE TRIPULACIÓN)

Nº SECTORES	LÍMITE T.ACT. EN VUELO	REDUCCIÓN LÍMITE DE T.VUELO	REDUCCIÓN LÍMITE DE T.VUELO	EXTENSIONES (MÁX. 2 VECES EN 7 DÍAS CONSECUTIVOS)	EXTENSIONES (MÁX. 2 VECES EN 7 DÍAS CONSECUTIVOS)
		VUELO INICIA DURANTE FRCMR	VUELO TERMINA DURANTE FRCMR O ABARCA TODA	T. V. COINCIDE CON FRCMR HASTA EN 2 HORAS	T. V. COINCIDE CON FRCMR EN MÁS DE 2 HORAS
1 Ó 2	13 HORAS	- 100% DEL T. V. DE COINCIDENCIA HASTA MÁX. 2 HORAS	- 50% DEL T. V. DE COINCIDENCIA	+ 1 HORA = 14 HRS	+ 1 HORA = 14 HRS.
2	13 HORAS	IDEM	IDEM	+ 1 HORA = 14 HRS	+ 1 HORA = 14 HRS.
3	12.5 HORAS	IDEM	IDEM	+ 1 HORA = 13.5 HORAS	NO
4	12 HORAS	IDEM	IDEM	+ 1 HORA = 13 HORAS	NO
5	11.5 HORAS	IDEM	IDEM	NO	NO
6 Ó MÁS	11 HORAS	IDEM	IDEM	NO	NO

Un saludo,

Sección Sindical SITCPLA Air Europa