

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DE FOMENTO

**1275** *Real decreto 1952/2009, do 18 de decembro, polo que se adoptan requisitos relativos ás limitacións do tempo de voo e actividade e requisitos de descanso das tripulacións de servizo en avións que realicen transporte aéreo comercial.*

O transporte aéreo comercial está suxeito a estritas normas de seguridade que regulan, entre outros ámbitos, a composición da tripulación de voo, a súa cualificación e adestramento, así como as limitacións de tempo de voo e actividade e os tempos de descanso.

O Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Consello, do 16 de decembro de 1991, relativo á harmonización de normas técnicas e procedementos administrativos aplicables á aviación civil (en diante, o Regulamento), establece no ámbito comunitario un réxime harmonizado en materia de seguridade da aviación civil sobre aspectos relacionados coa operación e co mantemento das aeronaves, así como respecto ás persoas e organizacións implicadas en tales tarefas.

O anexo III do citado Regulamento, relativo aos «Requisitos técnicos e procedementos administrativos comúns aplicables ao transporte en aeronaves comerciais», que entrou en vigor o 16 de xullo de 2008, regula na subparte Q as «Limitacións do tempo de voo e actividade e requisitos de descanso».

Este anexo III fundaméntase nos requisitos harmonizados para a explotación de aeronaves que realizan transportes aéreos comerciais (JAR-OPS 1), adoptados polas autoridades aeronáuticas conxuntas (JAA) e denominados «Joint Aviation Requirements-Commercial Air Transportation (Aeroplanes)».

O artigo 8.4 do Regulamento establece que os Estados membros poderán adoptar ou manter disposicións relacionadas cos OPS 1.1105, punto 6, OPS 1.1110, puntos 1.3 e 1.4.1, OPS 1.1115 e OPS 1.1125, punto 2.1, da subparte Q do anexo III, ata que se establezan normas comunitarias baseadas nos coñecementos científicos e as mellores prácticas.

Tanto nos puntos dos OPS da subparte Q incluídos no artigo 8.4 coma noutros puntos dos mesmos OPS (OPS 1.1105, punto 1.2, OPS 1.1110, punto 2.1 e OPS 1.1125, punto 1.3), prevese a posibilidade de que as autoridades nacionais poidan regular determinados elementos relacionados coas limitacións de tempos de voo e descansos das tripulacións, coa finalidade de completar o réxime xurídico harmonizado nos aspectos previstos pola normativa comunitaria, para seguir mantendo os máis altos estándares de seguridade no transporte aéreo comercial.

Establécense, entre outras, as condicións en que se poderá ampliar o tempo de voo máximo cando a actividade de voo se ve interrompida por descansos parciais (períodos estendidos de actividade de voo por descanso parcial); o descanso adicional que se lle deberá garantir á tripulación para compensar a fatiga producida polos efectos das diferenzas horarias; as condicións en que se poderán reducir os tempos de descanso ordinario previos ao inicio da actividade de voo; as condicións e límites para ampliar o período de actividade de voo, como consecuencia do descanso realizado no propio voo; os períodos de descanso nos cales a segunda noite local poderá comezar ás vinte horas, coas limitacións recollidas neste real decreto; e por último, regúlase a imaxinaria no hotel e na casa, completando a regulación da imaxinaria prevista polo Regulamento (CEE) n.º 3922/91, do Consello.

A regulación contida neste real decreto é, por outra parte, compatible co disposto no Real decreto 1561/1995, do 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, en cuxos artigos 14 e 14 bis se regula o tempo de traballo e descanso do persoal aeronáutico. A circular operativa 16 B, do 31 de xullo de 1995, sobre limitacións de tempo de voo,

máximos de actividade aérea e períodos mínimos de descanso para as tripulacións só será aplicable en canto sexa compatible e non se opoña ao disposto no Regulamento (CEE) n.º 3922/91 e neste real decreto.

A derogación do Real decreto 220/2001, do 2 de marzo, polo que se determinan os requisitos exixibles para a realización das operacións de transporte aéreo comercial por avións civís, aconsella incorporar a este real decreto a regulación relativa ao procedemento para a emisión, modificación ou revogación do certificado de operador aéreo, así como as disposicións relativas ao sobrevoo e aterraxe das aeronaves de Estado doutros países e á compatibilidade do Regulamento de circulación aérea coas regras OPS.

Na tramitación deste real decreto solicitouse o informe do Ministerio de Traballo e Inmigración e contouse coa participación das organizacións representativas das compañías aéreas, organizacións profesionais e sindicatos que, igualmente, foron consultados en audiencia.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento e de acordo co Consello de Estado, logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 18 de decembro de 2009,

DISPOÑO:

## CAPÍTULO I

### Disposicións xerais

#### Artigo 1. *Obxecto.*

1. Este real decreto ten por obxecto regular determinadas limitacións do tempo de voo e actividade e requisitos de descanso das tripulacións de servizo en avións que realicen transporte aéreo comercial, para completar o réxime xurídico harmonizado establecido polo Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Consello, do 16 de decembro de 1991, relativo á harmonización de normas técnicas e procedementos administrativos aplicables á aviación civil (en diante o Regulamento), de conformidade co disposto no seu artigo 8.4 e nos OPS 1.1105, punto 1.2, OPS 1.1110, punto 2.1 e OPS 1.1125, punto 1.3, da subparte Q do seu anexo III.

2. Os aspectos relativos ás limitacións de tempos de voo e descansos a que se refire o número 1 afectan as horas de presentación ao servizo, os períodos de actividade de voo estendidos por descansos parciais, os descansos adicionais por efecto das diferenzas horarias, a redución dos tempos de descanso, os períodos de actividade de voo estendidos por descansos en voo, e as modalidades de imaxinaria de hotel e na casa, así como a regulación complementaria da imaxinaria de aeroporto.

#### Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

O disposto neste real decreto aplícase aos avións civís utilizados con fins de transporte aéreo comercial polos operadores cuxo centro de actividade principal ou cuxo domicilio social estea situado en España, de conformidade co ámbito de aplicación previsto no OPS 1.001, do anexo III do Regulamento.

Quedan excluídos deste ámbito de aplicación:

- a) Os avións que se utilicen en servizos militares, de alfándega e de policía.
- b) Os voos de lanzamento de paracaidistas e os voos de extinción de incendios, así como os voos asociados de posicionamento ou regreso, nos cales as persoas que vaian a bordo son as que irían normalmente nun voo de lanzamento de paracaidistas ou de extinción de incendios.
- c) Os voos que se desenvolvan inmediatamente antes, durante ou inmediatamente despois dunha actividade de traballo aéreo, sempre que estes voos garden relación con

esa actividade e leven a bordo, excluídos os membros da tripulación, un máximo de seis persoas indispensables para o desenvolvemento da actividade de traballo aéreo.

### Artigo 3. *Definicións.*

As definicións do anexo III, subparte Q, que figuran no OPS 1.1095 do Regulamento, serán de aplicación para os efectos deste real decreto.

Para os efectos deste real decreto, enténdese por «aloxamento adecuado» o lugar que, dispoñendo de servizos propios e reunindo condicións adecuadas para o descanso, en función do lugar, en canto a temperatura, luz, ruído e ventilación, serve para que os tripulantes poidan desfrutar dun período de descanso. Considérase aloxamento adecuado o aloxamento individual ou o domicilio do tripulante.

## CAPÍTULO II

### Limitacións de tempo de voo e actividade e requisitos de descanso

#### Artigo 4. *Horas de presentación ao servizo.*

As horas de presentación ao servizo que estableza o operador conforme o previsto no OPS 1.1105, punto 1.2, do anexo III do Regulamento, asegurarán a seguinte antelación mínima respecto da hora programada de engalaxe:

- a) Avións de menos de cen asentos: corenta e cinco minutos antes da hora programada de engalaxe.
- b) Avións de cen asentos ou máis e cun sector inicial igual ou menor de tres horas bloque: corenta e cinco minutos antes da hora programada de engalaxe.
- c) Avións de cen asentos ou máis e cun sector inicial superior a tres horas bloque: sesenta minutos antes da hora programada de engalaxe, excepto o indicado nas letras d) e e).
- d) Operacións de longo alcance con avións bimotores (ETOPS): setenta e cinco minutos antes da hora programada de engalaxe.
- e) Avións de cen asentos ou máis en voos de traslado sen pasaxeiros: corenta e cinco minutos antes da hora programada de engalaxe.

#### Artigo 5. *Extensión dos períodos de actividade de voo por descansos parciais en terra.*

En aplicación do disposto no OPS 1.1105, punto 6, do anexo III do Regulamento, a extensión dos períodos de actividade de voo establecidos no OPS 1.1105, punto 1, por descansos parciais nun aloxamento adecuado axustarase aos requisitos regulados neste artigo.

1. No suposto de que o período de actividade de voo se vexa interrompido por un descanso parcial da tripulación nun aloxamento adecuado, o período de actividade de voo poderase estender por un tempo máximo equivalente ao cincuenta por cento do tempo de descanso parcial nun aloxamento adecuado sempre que, ademais, se cumpran as seguintes condicións:

a) Para que sexa considerado descanso parcial para os efectos deste artigo, a tripulación disporá dun mínimo de tres horas nun aloxamento adecuado.

Se o sector de voo anterior ou posterior ao descanso parcial finaliza ou se inicia, respectivamente, dentro da fase do ritmo circadiano de mínimo rendemento (WOCL), para ser considerado como descanso parcial a tripulación disporá dun mínimo de seis horas nun aloxamento adecuado.

b) A extensión máxima do período de actividade de voo por descanso parcial será de catro horas.

c) Se o sector de voo anterior ao descanso parcial finaliza ou o sector posterior se inicia dentro da fase do ritmo circadiano de mínimo rendemento (WOCL), só se poderán realizar un máximo de dúas aterraxes tras o período de descanso parcial, incluíndo os posicionamentos.

d) A extensión do período de actividade de voo por descanso parcial estará limitada a un máximo de tres extensións cada sete días, salvo que: os períodos de actividade de voo estendidos por descanso parcial non inclúan máis de dous sectores; o tempo de voo nun período de sete días non supere as vinte e oito horas; e o descanso parcial non afecte a fase do ritmo circadiano de mínimo rendemento (WOCL).

2. Non se poderá estender o período de actividade de voo por descanso parcial cando durante ese período de actividade de voo se crucen catro ou máis fusos horarios ou cando o período de actividade de voo foi estendido por descanso en voo.

3. Se o período de actividade de voo foi estendido por descanso parcial, o descanso posterior non pode ser reducido.

#### Artigo 6. *Descanso adicional por efecto das diferenzas horarias.*

1. Encumprimento do disposto no OPS 1.1110, punto 1.3, do anexo III do Regulamento, respecto ao descanso mínimo dos membros da tripulación, o operador fixará un tempo de descanso adicional cando a diferenza de fusos horarios entre os lugares de comezo e finalización dun período de actividade sexa igual ou superior a catro.

2. Un membro da tripulación de servizo non poderá realizar máis de cinco rotacións nun período de vinte e oito días consecutivos ou nun mes.

Para os efectos deste artigo enténdese por rotación o conxunto de períodos de actividade que comezan e finalizan na base, ou nun lugar cunha diferenza horaria de non máis dunha hora coa base, e inclúen, polo menos, un voo en que a diferenza de fusos horarios entre os lugares de engalaxe e aterraxe é igual ou superior a catro.

3. O descanso adicional regulado neste artigo realizarase, con posterioridade á rotación, na base ou nun lugar cunha diferenza horaria de non máis dunha hora coa base.

4. O descanso adicional previsto neste artigo sumarase ao descanso que corresponde á actividade en que se orixina e, en todo caso, incluírá dúas noites locais. A suma de ambos os descansos axustarase aos seguintes valores:

a) Cando o tempo transcorrido entre a saída e a chegada á base sexa menor ou igual a sesenta horas, disporase dun descanso mínimo consistente no maior dos seguintes tempos: trinta e seis horas ou o correspondente a multiplicar por catro a máxima diferenza de fusos durante a rotación.

b) Cando o tempo transcorrido entre a saída e a chegada á base sexa superior a sesenta horas, disporase dun descanso mínimo consistente no maior dos seguintes tempos: trinta e seis horas ou o correspondente a multiplicar por seis a máxima diferenza de fusos durante a rotación.

c) No caso de que durante a rotación se estendese o período de actividade de voo por descanso en voo, o descanso definido nos puntos a) e b) anteriores non será en ningún caso inferior a corenta e oito horas.

5. Deberase desfrutar polo menos de catorce horas libres de actividade antes dun período de actividade de voo en que a diferenza de fusos horarios entre os lugares de engalaxe e aterraxe sexa igual ou superior a catro.

6. Os tempos de descanso establecidos no número 4 poderanse reducir, sen que en ningún caso sexan inferiores aos previstos no OPS 1.1110 punto 1.1, do anexo III do Regulamento, sempre que: a) con anterioridade ao período de actividade de voo que finaliza na base se desfrutase dun descanso que inclúa tres noites locais, b) a actividade de voo subseguinte non supere as once horas, e c) o descanso posterior a esta actividade de voo inclúa, igualmente, tres noites locais.

7. Cando, a continuación dunha rotación cara ao oeste, se realice unha rotación cara ao leste, así como no caso contrario, o descanso entre ambas as rotacións incluírá polo menos tres noites locais. O descanso entre ambas as rotacións poderase reducir incluíndo só dúas noites locais, se o descanso posterior a ambas as rotacións inclúe catro noites locais.

*Artigo 7. Redución dos tempos de descanso.*

1. En aplicación do previsto no OPS 1.1110, punto 1.4.1, do anexo III do Regulamento, os tempos de descanso poderanse reducir nun máximo de tres horas sempre que resten, polo menos, dez horas de descanso, cando este teña lugar fóra de base, ou doce horas de descanso, cando este teña lugar na base, e sempre que:

- a) O período de descanso reducido permita un mínimo de nove horas nun aloxamento adecuado.
- b) O período de actividade de voo posterior ao descanso reducido diminúa polo mesmo tempo en que se vise reducido o descanso.
- c) O período de descanso posterior ao que foi reducido se incremente no mesmo tempo en que se vise reducido o descanso precedente.

2. Non se lle poderá programar a un tripulante a redución do tempo de descanso máis de tres veces nun período de noventa días consecutivos, sen prexuízo dos descansos reducidos sobrevidos por circunstancias imprevistas.

Enténdese por circunstancias imprevistas aquelas que se dean con posterioridade ao inicio da actividade de voo do tripulante, non se puidesen prever con anterioridade á súa presentación e estean fóra do control do operador.

3. Non se poderá reducir o descanso cando:

- a) A actividade precedente ou posterior inclúa unha extensión do período de actividade de voo por descanso en voo.
- b) No período de actividade de voo anterior ou posterior se crucen catro ou máis fusos horarios.

*Artigo 8. Segunda noite local.*

En aplicación do disposto no OPS 1.1110, punto 2.1, do anexo III do Regulamento, a segunda noite local poderá comezar ás vinte horas, como máximo en dúas ocasións durante un período de cincuenta e seis días, sempre que o período de descanso semanal teña unha duración de polo menos corenta horas.

*Artigo 9. Extensión dos períodos de actividade de voo por descansos en voo para tripulacións de voo.*

1. A extensión dos períodos de actividade de voo como consecuencia do incremento da tripulación de voo prevista no OPS 1.1115, punto 1.1, do anexo III do Regulamento deberase axustar aos requisitos que se establecen neste artigo e no anexo a este real decreto.

Para estes efectos, entenderase como tripulación dobrada o aumento da tripulación de forma que cada membro da tripulación de voo poida ser relevado das súas funcións, polo menos, durante a metade do tempo total de voo correspondente a ese período de actividade de voo.

Se o aumento de tripulación non permite o relevo de funcións durante o tempo previsto no parágrafo anterior, entenderase como tripulación reforzada.

2. O período de actividade de voo poderase estender por descanso en voo ata un máximo do tempo que resulte da suma do período básico de voo que corresponda segundo o disposto no OPS 1.1105, punto 1, máis a extensión prevista no anexo, parte B, que resulte de aplicación en función do lugar de descanso en voo e da existencia de tripulación dobrada ou reforzada.

En ningún caso se poderán superar os tempos máximos do período de actividade de voo estendido por descanso, que figuran na parte B do anexo.

O número de aterraxes estará limitado a un máximo de tres e quedarán excluídos os sectores de posicionamento.

3. No caso de que o período de actividade de voo inclúa tres sectores, os valores de período de actividade de voo estendido por descanso en voo obtidos segundo o número 2 reduciranse trinta minutos, agás que se incrementase cada un dos descansos anterior e posterior a esta actividade de voo no tempo correspondente á diferenza entre o período de actividade de voo estendido e trece horas (período máximo de actividade de voo básico).

4. O período de actividade de voo estendido obtido conforme o establecido nos números 2 e 3 poderase incrementar nunha hora sen que se superen os máximos establecidos no número 2, sempre que se dean as seguintes condicións:

- a) Os descansos anterior e posterior ao período de actividade de voo estendido teñan unha duración mínima de vinte horas cada un.
- b) Os descansos anterior e posterior ao período de actividade de voo estendido sumen un mínimo de sesenta horas.
- c) O lugar de descanso permita dispor dun respaldo cunha inclinación sobre a vertical de corenta e cinco graos ou superior, e dispoña de apoio para os pés.

5. Para poder estender o período de actividade en voo por descanso en voo cando o lugar de descanso sexa un dos definidos no anexo, parte A.1, letra c), deberanse dar as seguintes condicións:

- a) Que todos os membros da tripulación de voo pasasen, polo menos, as tres noites locais anteriores nun lugar cunha diferenza horaria igual ou inferior a unha hora respecto da do lugar de inicio do período de actividade de voo cando este se inicia na base.
- b) Que os descansos anterior e posterior á actividade de voo estendido que correspondan se incrementen en tres horas cada un.
- c) Que ningún membro da tripulación de voo realice máis de dous períodos de actividade de voo estendido conforme o previsto nesta alínea nun período de cinco días consecutivos.
- d) Que o lugar de descanso para a tripulación de voo reúna as mellores condicións posibles. Para este efecto habilitaranse como área de descanso por cada tripulante de voo adicional, como mínimo, tres asentos consecutivos.

*Artigo 10. Extensión dos períodos de actividade de voo por descansos en voo para tripulacións de cabina de pasaxeiros.*

1. Para efectos de determinar os requisitos relativos ao tempo de descanso mínimo en voo dos membros da tripulación de cabina conforme o disposto no OPS 1.1115, punto 1.2, do anexo III do Regulamento, o período de actividade de voo para a tripulación de cabina de pasaxeiros poderase estender ata os máximos seguintes, sempre que se respecte o período de descanso mínimo previsto en cada caso:

- a) Un máximo de dezoito horas e trinta minutos sempre que cada tripulante descance unha terceira parte do tempo de duración do traxecto total, subtraendo do tempo total de voo unha hora por cada sector.
- b) Un máximo de dezaseis horas e trinta minutos sempre que cada tripulante descance unha cuarta parte do tempo de duración do traxecto total, subtraendo do tempo total de voo unha hora de cada sector.
- c) Un máximo de quince horas sempre que cada tripulante quede liberado de todo servizo durante unha hora.

2. O lugar de descanso habilitado para poder estender a actividade de voo por descanso en voo será un asento da cabina de pasaxeiros, que o operador poderá substituír



por outro lugar con polo menos as mesmas condicións de confortabilidade para o descanso.

3. En caso de extensión do período de actividade, o número de aterraxes estará limitado a un máximo de tres, quedando excluídos os sectores de posicionamento.

4. En ningún caso o período de actividade de voo estendido por descanso en voo será superior ao período de actividade de voo estendido que corresponda á tripulación de cabina de voo, sen prexuízo da posibilidade de facer uso do establecido no OPS 1.1105, punto 3.1, do anexo III do Regulamento.

#### Artigo 11. *Imaxinaria.*

1. De conformidade co previsto no OPS 1.1125, punto 2.1 do anexo III do Regulamento, establécense, con carácter complementario á imaxinaria de aeroporto regulada no punto 1 do citado OPS, as seguintes modalidades adicionais de imaxinaria:

a) A imaxinaria en hotel, que é aquela que se realiza no hotel designado polo operador, e en que este pon á disposición do tripulante os medios adecuados para o seu descanso, incluíndo un aloxamento adecuado.

b) A imaxinaria na casa, que é aquela imaxinaria que non se corresponde coas modalidades de imaxinaria de aeroporto e imaxinaria en hotel, e na cal o tripulante non é requirido polo operador para estar nun lugar designado.

2. Todas as imaxinarias, incluída a de aeroporto, se realizarán nun aloxamento adecuado.

3. O tempo máximo durante o cal un tripulante pode estar de imaxinaria en hotel ou aeroporto será de doce horas. O tempo máximo de imaxinaria na casa será de vinte e catro horas.

4. No caso de imaxinaria en hotel, as primeiras seis horas de imaxinaria non computarán para efectos de tempo actividade ou actividade de voo. As horas posteriores á sexta computarán como actividade para os únicos efectos do cálculo dos máximos previstos no OPS 1.1100, punto 1.1, do Regulamento, pero non computarán como actividade de voo.

5. Cando a imaxinaria en hotel vaia seguida dunha asignación de actividade de voo, o descanso posterior a esa actividade de voo incrementarase no tempo transcorrido a partir da sexta hora de imaxinaria ata o inicio da dita actividade de voo.

6. No caso de imaxinaria na casa, o tempo de imaxinaria que supere as doce horas computará nun cincuenta por cento como actividade, para os únicos efectos de cálculo dos máximos previstos no OPS 1.1100, punto 1.1 do anexo III do Regulamento, pero non computará como actividade de voo, independentemente da asignación ou non de actividade de voo posterior.

7. Cando a imaxinaria se iniciase na casa, e se modifique pasando a imaxinaria en hotel ou aeroporto, ou viceversa, o tempo de imaxinaria na casa computará a un cincuenta por cento como tempo de imaxinaria en hotel ou aeroporto, respectivamente, segundo o lugar onde se realice a imaxinaria subseguinte ou precedente á imaxinaria na casa.

8. Cando o tempo de imaxinaria supere as oito horas e non vaia seguido de actividade de voo, xerará un período de descanso mínimo, de acordo co establecido no OPS 1.1110 do anexo III do Regulamento.

Disposición adicional primeira. *Procedemento para a emisión, modificación e revogación dos certificados de operador aéreo.*

Correspóndelle á Axencia Estatal de Seguridade Aérea a emisión, modificación e revogación dos certificados de operador aéreo conforme o procedemento regulado no OPS 1.1.85 do anexo III do Regulamento e, no non previsto por este, axustarase ao establecido na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Disposición adicional segunda. *Sobrevoos e aterraxes das aeronaves de Estado.*

As aeronaves de Estado doutros países, incluídas as utilizadas en servizos militares, de alfándega ou de policía, para sobrevoar o territorio nacional ou aterrizar nel deberán obter a correspondente autorización e operarán conforme as condicións da autorización.

Disposición adicional terceira. *Aplicación do Regulamento de circulación aérea.*

1. O disposto nos libros II, VI e VII do Regulamento de circulación aérea, así como nos apéndices C, E, O e Y, será de aplicación á operación de avións civís con fins de transporte aéreo comercial exclusivamente no que non se opoña ao previsto no Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Consello, do 16 de decembro de 1991, e neste real decreto.

O Regulamento de circulación aérea será plenamente aplicable para a operación de avións con outros fins diferentes ao transporte aéreo comercial.

2. As remisións que noutros libros e apéndices do Regulamento de circulación aérea se fagan aos libros e apéndices indicados no número 1 entenderanse feitas, cando proceda, ás correspondentes regras OPS incluídas no anexo III do Regulamento e neste real decreto.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

1. Derrógase o Real decreto 220/2001, do 2 de marzo, polo que se determinan os requisitos exhibibles para a realización das operacións de transporte aéreo comercial por avións civís, así como calquera outra disposición de igual ou inferior rango que se opoña ao previsto neste real decreto.

2. A Circular operativa 16 B, do 31 de xullo de 1995, do director xeral de Aviación Civil, sobre limitacións de tempo de voo, máximos de actividade aérea e períodos mínimos de descanso para as tripulacións, mantense vixente no non regulado por este real decreto e en canto non se opoña a el.

En caso de cuestións que estean reguladas tanto no anexo III do Regulamento, subparte Q, como na Circular operativa 16 B, serán de aplicación os requisitos máis restritivos, entendendo por estes os que supoñan uns límites menores de actividade ou actividade de voo. Concretamente, en relación cos límites máximos de actividade de voo diaria, serán de aplicación os límites máis restritivos resultantes de comparar os obtidos segundo os criterios de anexo III do Regulamento, subparte Q, e os obtidos segundo os criterios da Circular operativa 16 B, de forma independente.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.20.<sup>a</sup> da Constitución, que lle atribúe ao Estado competencia exclusiva en materia de control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo.

Disposición derradeira segunda. *Aplicación do dereito da Unión Europea.*

Este real decreto dítase en aplicación do disposto no artigo 8.4 do Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Consello, do 16 de decembro de 1991, relativo á harmonización de normas técnicas e procedementos administrativos aplicables á aviación civil e nos OPS 1.1105, punto 1.2, OPS 1.1110, punto 2.1 e OPS 1.1125, punto 1.3, da subparte Q, do seu anexo III.

Disposición derradeira terceira. *Desenvolvemento normativo.*

Facúltase o ministro de Fomento para ditar cantas disposicións sexan necesarias para o desenvolvemento e a aplicación deste real decreto.



Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor aos seis meses da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 18 de decembro de 2009.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

### ANEXO

#### Extensión de períodos de actividade de voo para tripulacións de voo por descansos en voo

##### Parte A. Lugar de descanso

1. O período de actividade de voo poderase estender en función do lugar en que se realice o descanso en voo. Para estes efectos, diferénciase entre os seguintes tipos de lugar de descanso:

- a) Se o lugar de descanso permite dispor dun respaldo cunha inclinación sobre a vertical de setenta graos ou superior.
- b) Se o lugar de descanso permite dispor dun respaldo cunha inclinación sobre a vertical de corenta e cinco graos ou superior.
- c) Se o lugar de descanso é un asento reclinao que non cumpre con ningún dos requisitos anteriores.

2. En caso de que o lugar habilitado para o descanso sexa unha butaca correspondente á cabina de pasaxeiros do avión, non poderán ser utilizados por pasaxeiros os asentos adxacentes ao lugar de descanso, ata o corredor.

##### Parte B. Extensión dos períodos de actividade de voo

1. Tripulación reforzada:

Lugar de descanso	Extensión máxima do período de actividade por descanso en voo (Extensión sobre OPS 1.1105, 1)	Tempo máximo para período de actividade de voo estendido por descanso en voo
a)	Cinco horas . . . . .	Dezaseis horas trinta minutos.
b)	Catro horas e trinta minutos . . . . .	Dezaseis horas quince minutos.
c)	Catro horas . . . . .	Dezaseis horas.

2. Tripulación dobrada:

Lugar de descanso	Extensión máxima do período de actividade por descanso en voo (Extensión sobre OPS 1.1105, 1)	Tempo máximo para período de actividade de voo estendido por descanso en voo
a)	Sete horas . . . . .	Dezaoito horas trinta minutos.
b)	Seis horas trinta minutos . . . . .	Dezaoito horas.
c)	Cinco horas trinta minutos . . . . .	Dezasete horas trinta minutos.