

CIRCULAR OPERATIVA 16 B SOBRE LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO, MÁXIMOS DE ACTIVIDAD AÉREA Y PERIODOS MÍNIMOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES

1. OBJETO

Entre los aspectos que las Empresas de tráfico aéreo han de contemplar en sus procedimientos dentro del capítulo relativo a la seguridad de las operaciones de vuelo, figura aquel relacionado con la prevención de la fatiga en las tripulaciones que tienen a su cargo el desarrollo de las mismas.

A esos efectos, se requiere establecer las limitaciones pertinentes, que tiendan a garantizar unas adecuadas condiciones por parte de ese personal en el ejercicio de sus funciones a bordo.

El Anexo 6 de OACI dispone que los explotadores contarán con reglas sobre este particular, las cuales estarán aprobadas por el Estado competente y se incluirán en el Manual de Operaciones. Ello sin perjuicio de que la Autoridad del mismo establezca las limitaciones máximas con carácter general para sus aeronaves, como prescribe el vigente Reglamento de Circulación Aérea.

En aplicación de esto último, y como actualización de precedentes disposiciones, la presente Circular tiene como propósito el desarrollo de las condiciones referentes a los tiempos máximos de vuelo y actividad, así como los mínimos de descanso, para todos los miembros de la Tripulación, de las diferentes aeronaves y en los distintos tipos de servicios.

2. APLICABILIDAD Y RESPONSABILIDAD

El ámbito de aplicación de esta disposición incluye a todos los miembros de la Tripulación, tanto Técnica como Auxiliar, de las aeronaves registradas en España, que efectúen servicios comerciales, sean estos de transporte público, trabajos aéreos o actividades de escuela. Será también de aplicación para los Tripulantes -cualquiera que fuera su nacionalidad- que operen aeronaves de matrícula extranjera, cuando éstas hayan sido arrendadas por explotadores españoles.

Todos los operadores de esos servicios deberán recoger en su Manual de Operaciones, las limitaciones de tiempo de vuelo para los Tripulantes de sus aeronaves, así como los máximos y los mínimos de los períodos de actividad aérea y de descanso, respectivamente. Dichos máximos no podrán exceder los que en esta disposición se establecen; de igual manera, los períodos de descanso tampoco podrán ser inferiores a los que aquí se indican.

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

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

a) El tipo de la aeronave y su equipo;

- b) La probabilidad de retrasos operacionales;
- c) Las características de la ruta (por ejemplo, densidad del tráfico, disponibilidad de ayudas para la navegación, dificultades de las comunicaciones y la necesidad de volar a niveles altos en aeronaves no presurizadas, actividades de instrucción);
- d) La proporción de vuelo diurno y nocturno del servicio que se realice, teniendo en cuenta criterios que tiendan a un equilibrio entre los Tripulantes;
- e) La acomodación disponible para proporcionar a la Tripulación un descanso;
- f) La estabilidad del sistema de programación de los servicios (dependiente de la disponibilidad de reservas de personal);
- g) El número de despegues y aterrizajes;
- h) El vuelo sin piloto automático; y
- i) Cualquier modificación futura, cuya incidencia se haya demostrado relevante.

No obstante lo que se establece en estas normas, un Tripulante no volará, ni su Empresa le exigirá que lo haga, si aquel o ésta tienen razones bien fundadas para creer que el Tripulante está padeciendo fatiga excesiva o, teniendo en cuenta las circunstancias del vuelo particular que debe llevarse a cabo, es probable que llegue a acumular fatiga excesiva durante el mismo.

3. DEFINICIONES

Las expresiones siguientes, cuando se utilicen en el presente texto, tendrán los significados que a continuación se indican.

Actividad.- El tiempo durante el cual un Tripulante está realizando tareas de algún tipo, encomendadas por el operador.

El período de actividad comienza cuando un Tripulante sea requerido para realizar dichas tareas, y termina cuando queda relevado de todas ellas.

Actividad aérea.- El tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos.

La actividad aérea se contará desde la presentación del Tripulante en el aeropuerto -después de haber terminado un período de descanso- hasta finalizar el tiempo de vuelo.

La actividad aérea comenzará no menos de cuarenta y cinco minutos antes de la hora programada de despegue, y terminará al inmovilizar el avión en el aparcamiento.

Actividad aérea incrementada.- La que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

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

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

Descanso parcial en tierra.- Tiempo durante el cual un Tripulante puede descansar, en aquellos

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

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

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

Imaginaria.- Situación de un Tripulante a la inmediata disposición del operador, para emprender la actividad que se le asigne. Ese período no podrá exceder de 24 horas.

Cuando se lleve a cabo fuera del domicilio deberá disponerse de instalaciones adecuadas.

Lugar de descanso.- El que disponiendo de servicios propios, y reuniendo condiciones adecuadas para el descanso en función del lugar en cuanto a temperatura, luz, ruido, ventilación, sirve para que los Tripulantes puedan disfrutar de un período de descanso (alojamiento individual o el domicilio del Tripulante).

Períodos de tiempo.- A los efectos de este texto, los días y meses serán naturales, y los años, calendario.

Posicionamiento.- Desplazamiento de un Tripulante desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la empresa, y por cuenta de ésta, sin mediar un descanso, excluyendo los traslados ciudad-aeropuerto y viceversa. Cuando preceda a una actividad aérea se computará como parte de la misma, excepto los traslados ciudad-aeropuerto.

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

Tripulación técnica mínima.- Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad, o con disposiciones especiales de la Dirección General de Aviación Civil.

Tripulación auxiliar mínima.- Es la mínima requerida en función de las salidas de emergencia y el número de pasajeros transportados, de acuerdo con lo establecido en la Circular Operativa nº 5.

Tripulante.- Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo. Incluye tanto a los Tripulantes de vuelo como a los de cabina de pasajeros tal como están definidos en los apartados correspondientes.

Tripulante de Cabina de Pasajeros.- Poseedor del Certificado y habilitación correspondiente, que ejerce a bordo las actividades de atención al pasajero, así como aquéllas relacionadas con la seguridad del mismo y las referentes a evacuación y demás funciones que hayan de realizarse en caso de emergencia, en el tipo de avión para el que esté habilitado. Tiene el mismo significado la expresión Tripulante auxiliar.

Tripulante de Vuelo.- Poseedor de un Título y la correspondiente Licencia, a quien se asignan funciones en la cabina de pilotaje esenciales para la conducción de una aeronave durante el tiempo de vuelo. Tiene el mismo significado que Tripulante Técnico.

Vuelo.- El realizado por remuneración por cualquier Tripulante.

Vuelo de travesía.- Aquél en el que la navegación constituye su objeto fundamental, sin incluir aterrizajes o aproximaciones completas intermedios.

4. LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO PARA TRIPULACIONES TÉCNICAS

4.1. General

En cualquier período de 28 días consecutivos, el tiempo máximo acumulado de vuelo será de 100 horas, y de 945 horas en 12 meses asimismo consecutivos.

4.2. Transporte público

La distribución de los servicios de las Tripulaciones técnicas de avión deberá hacerse de forma que, cuando consten de dos pilotos, no se excedan 11 horas ininterrumpidas de tiempo de vuelo, cuando la hora de presentación quede entre las 06.00 y las 14.59; ó de 10, cuando ésta sea entre 15.00 y 05.59. Para un solo piloto, el máximo será de 5 horas (más un 10% para completar etapa).

En actividades con helicópteros, dichos máximos serán de 3 horas (más un 20% para completar etapa) para un piloto, y de 4 horas (más un 10% para completar etapa) cuando sean dos pilotos.

4.3. Trabajos aéreos

4.3.1. Agrícolas

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

4.3.2. Otros

Los vuelos en avión no excederán de 4 horas cada uno, y con paradas intermedias de al menos 1 hora por cada 4 de vuelo; ni de 3 horas, con paradas intermedias de 1 hora por cada 3 de vuelo, igual que antes, para el caso de helicópteros.

4.4. Escuelas

Cuando se trate de avión, los vuelos no serán de una duración superior a 3 horas -4 en vuelos de travesía-, con paradas intermedias de al menos 1 hora por cada 3 de vuelo -4 en vuelos de travesía-.

La duración máxima de los vuelos se reducirá a 2 horas en helicópteros -3 en vuelos de travesía-, con paradas intermedias de al menos 30 minutos por cada 2 horas de vuelo -3 en vuelos de travesía-.

5. PERIODOS DE ACTIVIDAD AÉREA

La programación de los servicios de vuelo se efectuará dentro de los límites aquí establecidos para la actividad aérea.

Cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable, ambos períodos serán considerados como un solo período continuado de actividad aérea.

La asignación de funciones por la Empresa, que no constituyan actividad aérea, y continuadas por una actividad aérea sin que medie un período de descanso mínimo, será considerada actividad aérea en su totalidad. En el caso de que a un período de actividad aérea siga un desplazamiento para posicionarse, si el tiempo total de dicha actividad aérea precedente más el tiempo de ese desplazamiento, supera las 18 horas, el Tripulante podrá optar por el período mínimo de descanso antes de efectuar dicho desplazamiento.

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

Cuando la asignación de imaginaria siga inmediatamente a un período de actividad, se computará íntegramente junto con el de aquella, a efectos de una eventual nueva asignación de actividades.

La instrucción en vuelo o simulador, siempre que preceda a un vuelo, tendrá un coeficiente de mayoración -salvo en Escuelas- de 1,5.

Cuando durante la realización del servicio se atravesen zonas horarias diferentes, se aplicarán los criterios específicos de descanso contemplados en el apartado 6.2.

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

5.1. Trabajos Aéreos

5.1.1. Trabajos agrícolas: 10 horas.

5.1.2. Demás trabajos aéreos: 11 horas.

5.2. Escuelas

Límite de actividad: 8 horas.

En los vuelos de travesía que duren más de 1 hora y no incluyan aproximaciones completas adicionales, podrá ampliarse dicho máximo hasta un límite de 10 horas.

Cuando el inicio de la actividad quede entre las 5 pm. y las 7 am., el límite se reducirá en 1 hora.

Incluirá tanto las tareas de enseñanza teórica y otras no de vuelo asignadas por la Empresa, como aquellas relativas a pruebas teóricas; ello siempre que precedan a un vuelo sin mediar un período de descanso.

Si la Tripulación incluye un Instructor adicional, los máximos se ampliarán en 2 horas.

5.3. Transporte Público

5.3.1. Aviación:

5.3.1.1. Servicios de pasajeros

Los máximos aplicables a los Tripulantes técnicos son los contemplados en los cuadros que figuran a continuación, en función por una parte de la hora de presentación, y por otra, del número total de aterrizajes a realizar.

TRIPULACIONES TÉCNICAS CON UN SOLO PILOTO

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

TRIPULACIÓN TÉCNICA MÍNIMA DE 2 O MAS (*)

Hora de Presentación	Número de aterrizajes							
	1a2(**)	3	4	5	6	7	8	>= 9
0700 - 1159	1400	1315	1230	1145	1100	1015	0930	0900
1200 - 1359	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	0900
1400 - 1559	1300	1215	1130	1045	1000	0915	0900	0900
1600 - 1759	1230	1145	1100	1015	0930	0900	0900	0900
1800 - 0359	1200	1115	1030	0945	0900	0900	0900	0900
0400 - 0459	1230	1145	1100	1015	0930	0900	0900	0900

0500 - 0559	1300	1215	1130	1045	1000	0915	0900	0900
0600 - 0659	1330	1245	1200	1115	1030	0945	0900	0900

(*) En vuelos que incluyan trayectos Canarias-Escandinavia y/o viceversa, 1 hora más en todos los casos, limitando el uso de dicho incremento a 2 veces por semana y 6 al mes, en líneas que no superen 4 aterrizajes. El descanso posterior será de 24 horas como mínimo.

(**) Sujeto a autorización, podrá ampliarse hasta 3 aterrizajes, limitado a 2 veces en 7 días consecutivos. Hasta el 1-5-96, hasta 4 aterrizajes en esas mismas condiciones.

Para las Tripulaciones auxiliares las limitaciones aplicables hasta el 1-5-1996, serán las siguientes.

NUMERO DE ATERRIZAJES

1 a 3	4	5	6	7	8	>= 9
1500	1415	1330	1245	1200	1115	1030

A partir de esa fecha, las limitaciones serán según el siguiente cuadro.

Hora de Presentación	Número de aterrizajes						
	1 a 3	4	5	6	7	8	>= 9
0700 - 1159	1500	1415	1330	1245	1200	1115	1030
1200 - 1359	1430	1345	1300	1215	1130	1045	1000
1400 - 1559	1400	1315	1230	1145	1100	1015	1000
1600 - 1759	1330	1245	1200	1115	1030	1000	1000
1800 - 0359	1300	1215	1130	1045	1000	1000	1000
0400 - 0459	1330	1245	1200	1115	1030	1000	1000
0500 - 0559	1400	1315	1230	1145	1100	1015	1000
0600 - 0659	1430	1345	1300	1215	1130	1045	1000

En estos dos casos, que afectan a la tripulación auxiliar, y sujeto a autorización, el número de aterrizajes de la primera columna podrá ampliarse hasta 4, limitado a 2 veces en 7 días

consecutivos.

Para todos los tripulantes, la actividad anual no excederá de 1800 horas en total.

5.3.1.2. Servicios de carga

Los máximos serán los indicados en los cuadros siguientes.

OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO

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

TRIPULACIÓN MÍNIMA DE 2 O MAS

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

Para compensar estas diferencias respecto a los máximos establecidos en 5.3.1.1., el operador presentará un plan de compensaciones apropiado, que incluirá un mínimo de 14 horas de descanso, teniendo en cuenta la deseable estabilidad de las secuencias día/noche.

5.3.1.3. Incrementos de actividad aérea por relevos de servicio en vuelo

Cuando una Tripulación técnica de 2 o más pilotos, se aumente a fin de incrementar la actividad aérea, de modo que cada miembro pueda abandonar su puesto y descansar durante la mitad del tiempo total de vuelo de todos los vuelos incluidos en el período de actividad, la limitación de dicha actividad se elevará a 18,5 horas. Si dicho aumento de Tripulación es inferior, el límite será de 16,5 horas.

En el caso de 1 sólo piloto, el máximo se limitará a 14 horas.

Lo anterior será independiente de la hora de presentación, limitándose en todo caso el número de aterrizajes a 3. En caso de que se efectúe el tercer aterrizaje, se incrementará el descanso correspondiente en 3 horas.

Cuando se trate de Tripulantes auxiliares, los límites de actividad antes especificados podrán ampliarse -independientemente de la hora de presentación, y con un máximo de 3 aterrizajes- de la forma siguiente:

- 18,5 horas, siempre que cada Tripulante descanse una tercera parte del tiempo calculado substrayendo una hora de cada sector del tiempo total de vuelo.
- 16,5 horas, siempre que cada Tripulante descanse una cuarta parte del tiempo calculado substrayendo una hora de cada sector del tiempo total de vuelo.
- 15 horas, siempre que cada Tripulante quede relevado de todo servicio durante una hora.

5.3.2. Helicóptero:

- Los máximos de actividad relativos a esta categoría de aeronaves serán los especificados en los casos correspondientes de 5.3.1., disminuidos en 1 hora, y con un máximo absoluto de 12 horas en cualquier supuesto.

6. PERIODOS DE DESCANSO

6.1. Mínimos generales

- Todo período de actividad aérea deberá estar precedido de un período de descanso.

El período de descanso para los Tripulantes técnicos tendrá una duración mínima de 10,5 horas, o la de la actividad aérea precedente, la que resulte mayor; de modo que se garantice una estancia de 8 horas como mínimo, en el alojamiento. Para los Tripulantes auxiliares será igual a lo anterior, con un mínimo de 10 horas totales.

Cuando la duración del tiempo de transporte, hacia o desde el lugar de descanso provisto por el operador, supere 1 hora, se incrementará el período mínimo de descanso en el tiempo excedido.

- Las Empresas deberán programar sus operaciones de forma que cada Tripulante disponga de al menos 8 días libres en su base, en cada mes. Cuando por dificultades de programación esto no sea posible, los días libres que no puedan concederse a su debido tiempo serán acumulativos para el siguiente mes, en el cual no será aplicable esa excepción.

6.2. Correcciones por diferencias horarias

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

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

En cualquier caso, el descanso se incrementará a 14 horas -o la actividad aérea precedente- fuera de base o al regreso, según acuerdo entre las partes.

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

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

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

6.2.3. Para permanencias superiores, el período de descanso se calculará como en 6.2.2., con un factor de 6. Cuando el último período de descanso antes de regresar a base haya sido de 48 o más horas, y en un lugar con diferencia horaria inferior a 4 horas respecto a la base, dicho factor podrá reducirse a 4.

6.2.4. Si la finalización de la actividad aérea mencionada en 6.2.1./2/3 no es en la base, se permitirá un único período de actividad aérea que termine en dicha base, antes de que comience el período de descanso calculado según los mencionados apartados.

6.2.5. Cuando dos rotaciones sucesivas, se lleven a cabo en la misma dirección este u oeste, el período de descanso después de la primera (según 6.2.2/3) puede reducirse a 14 horas, de modo que incluya por lo menos 8 horas entre las 23.00 y las 08.00 locales del lugar del descanso. Al término de la segunda, el descanso mínimo se calculará multiplicando por 8 la máxima diferencia horaria entre la base y el lugar en el que se disfrutó un período de descanso, de forma que se incluyan en todo caso dos períodos de 8 horas entre las 23.00 y las 08.00 locales.

Se entenderá como rotación a los efectos del párrafo precedente, una programación que incluya un máximo de dos períodos de actividad aérea, y empiece y termine en un lugar con el mismo huso horario que la base.

6.3. Descanso reducido

Cuando las necesidades de programación así lo requieran, podrá disminuirse el descanso mínimo en una cuantía no superior a 3 horas, siempre y cuando resten al menos 10 horas en total.

La consecuencia de dicha reducción vendrá reflejada en la misma disminución de la actividad aérea subsiguiente.

7. RÉGIMEN DE EXENCIONES

7.1. General

Las posibles exenciones a las condiciones aquí estipuladas deben ser consideradas como algo excepcional, apropiadamente motivado y, salvo en los casos concretos señalados a continuación, oportunamente aprobadas.

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

En los casos en que por tratarse de transportes de carga viva o perecedera, no sea posible efectuar el vuelo comercial manteniendo los límites especificados, el operador solicitará una autorización de excepción, motivando su petición y concretando los períodos de actividad y descanso que propone para la operación. La Dirección General de Aviación Civil, si lo considera apropiado y mediando el informe de la Inspección del Estado, podrá otorgar dicha autorización.

El posible exceso sobre los máximos establecidos, debido a circunstancias imprevistas, supondrá la notificación a la DGAC por el Comandante del vuelo en los cinco días siguientes a su regreso a la base, justificando razonadamente las circunstancias del caso, con objeto de estimar la procedencia de la decisión. Los excesos de actividad aérea superiores a 2 horas sólo se considerarán aceptables cuando hayan concurrido circunstancias verdaderamente extraordinarias.

Asimismo, cuando por circunstancias excepcionales o dificultades de operación de los vuelos comerciales, el operador considere que no pueden mantenerse los límites prescritos, podrá solicitarse de la Dirección General de Aviación Civil una autorización de exención, presentando los procedimientos que plantea para su realización -comprendiendo descansos suplementarios-. Evaluadas las motivaciones expuestas y las medidas propuestas, la DGAC, previo informe de la Inspección del Estado, podrá conceder dicha autorización para efectuar los vuelos de que se trate, aun apartándose de lo que en las presentes disposiciones se ha establecido.

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

Las exenciones así concedidas constarán en un registro administrativo que será público.

7.2. Criterios

Como criterios generales, serán de aplicación los siguientes:

- Teniendo en cuenta la condición de estacionalidad, las posibilidades máximas de exenciones para tiempos de vuelo se concretarán normalmente en un máximo de 10 horas durante los últimos 28 días, y ello durante un máximo de 60 días consecutivos para un mismo Tripulante.

- Las ampliaciones excepcionales de las cifras diarias que puedan concederse en base a la estructura de rutas, supondrán normalmente hasta 30 minutos de actividad adicional. Llevarán aparejados descansos suplementarios, y espaciamientos mínimos para un mismo Tripulante.

7.3. Período transitorio

Las actuales exenciones finalizarán en las fechas para cada caso establecidas.

Los operadores que en el curso de los últimos 12 meses hayan operado líneas en condiciones que no se ajusten a lo aquí prescrito, podrán mantener las mismas, durante un período no superior a 12 meses.

8. DISPOSICIONES GENERALES

8.1. Condiciones para incrementos de actividad

La eventual aplicación de las provisiones relativas a incrementos de actividad presupondrá la aprobación de condiciones concretas por parte de Aviación Civil, a propuesta del operador interesado.

Los incrementos en los límites de actividad aérea como consecuencia de descanso parcial en tierra y descanso parcial en vuelo, serán incompatibles entre sí, no pudiendo aplicarse sino una sola de ellas. La provisión de excepcionalidad del apartado 7.1. a discreción del comandante de vuelo, tampoco será aplicable en esos supuestos, ello sin perjuicio de las atribuciones que al mismo reconoce la legislación vigente.

8.2. Actividades múltiples

En el Manual de Operaciones se incluirán provisiones específicas para asegurarse de que el operador es informado por su personal, acerca de cualquier actividad profesional de vuelo que el mismo desarrolle fuera de su organización.

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

8.3. Esquema de condiciones del operador

En aplicación de lo aquí estipulado, y conforme señala el vigente Reglamento de Circulación Aérea, todo operador deberá disponer de un sistema específico de condiciones para los tiempos de vuelo y actividad, y períodos de descanso.

Los operadores de trabajos aéreos contemplarán en dicho esquema las limitaciones que deban aplicarse al personal no tripulante, que efectúe a bordo funciones esenciales para el servicio y cuya actuación pueda influir en la seguridad de la operación.

El esquema deberá encontrarse oportunamente aprobado por la Dirección General de Aviación Civil.

8.4. Sistema de control

El operador procederá a la adecuada difusión de las presentes disposiciones, y a su incorporación al Manual de Operaciones, con la debida antelación a su entrada en vigor.

Por otra parte, establecerá un sistema en base al cual se controlen los tiempos de vuelo, actividad y descanso de todos los Tripulantes. Su elaboración, materialización y mantenimiento, posibilitarán su seguimiento a satisfacción de la DGAC, permaneciendo a disposición del personal Inspector de ésta.

9.- FECHA DE APLICACIÓN

La presente Circular Operativa, que anula y sustituye a la anterior 16/80, entrará en vigor el 1 de Noviembre de 1995.

Madrid, 28 de Julio de 1995.

EL DIRECTOR GENERAL,

Juan M. Bujía Lorenzo.