

SUBPARTE FTL

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

PROPUESTAS DEL COPAC RESPECTO AL BORRADOR DE AESA

NOTA EXPLICATIVA:

- En el texto original del borrador de AESA (columna de la izquierda) se marca en azul el texto que genera dudas o discrepancias.
- En la propuesta del COPAC (columna de la derecha) se marcan en azul los cambios propuestos respecto al borrador de AESA o los puntos que este Colegio Profesional considera necesario añadir.
- Al final de cada apartado se incluyen comentarios del COPAC.

SECCIÓN 1: GENERALIDADES

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.125 Esquemas de especificación del tiempo de vuelo</p> <p>[...]</p> <p>d) Desde la implementación de una desviación de los límites prescriptivos aprobada en el esquema de especificación del tiempo de vuelo, el operador <i>recogerá datos sobre dicha desviación y los analizará utilizando principios científicos con vistas a evaluar los efectos de la desviación sobre la fatiga de la tripulación. Dicho análisis se presentará a AESA en las condiciones establecidas.</i></p>	<p>d) Si el operador pretende desviarse de los límites prescriptivos aprobada en el esquema de especificación del tiempo de vuelo, el operador <i>deberá facilitar a AESA 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</i></p> <p>e) <i>Las desviaciones o excepciones aprobadas estarán sujetas a evaluación independiente atendiendo a la información facilitada por el operador. La evaluación será proporcionada y transparente y se basará en principios y conocimientos científicos con vistas a evaluar los efectos de la desviación o excepción sobre la fatiga de la tripulación.</i></p>
<p>COE.ORO.FTL.130 Actividades múltiples</p> <p>En caso de que el miembro de la tripulación participe en varias operaciones, le aplicarán los límites de período de actividad de vuelo y tiempos de vuelo de la operación <i>que esté llevando a cabo en ese momento</i>, contando desde el momento del inicio de su período de actividad de vuelo, no del</p>	<p>En caso de que el miembro de la tripulación participe en varias operaciones (<i>LCI, SAR, Entrenamiento, HEMS</i>), le aplicarán los límites de período de actividad de vuelo y tiempos de vuelo de la operación <i>más restrictiva</i>, contando desde</p>

<p>comienzo de esa operación. Los operadores se asegurarán de que los miembros de la tripulación puedan cumplir con estos límites. El período de descanso posterior a un período de actividad de vuelo con múltiples operaciones será el que corresponda al periodo de actividad precedente que comprende las distintas actividades asignadas por el operador y, en cualquier caso, no inferior a 12 horas.</p>	<p>el momento del inicio de su período de actividad de vuelo, no del comienzo de esa operación. Los operadores se asegurarán de que los miembros de la tripulación puedan cumplir con estos límites. El período de descanso posterior a un período de actividad de vuelo con múltiples operaciones será el que corresponda al periodo de actividad precedente que comprende las distintas actividades asignadas por el operador y, en cualquier caso, no inferior a 12 horas <i>o a la duración de la actividad precedentes, si esta fuera mayor.</i></p>
---	---

SECCIÓN 2: REQUISITOS COMUNES OPERACIONES LCI Y SAR

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.DEF.GEN.100 Definiciones</p> <p>5) Base habitual: lugar asignado por el operador a cada miembro de la tripulación, <i>en el cual habitualmente este comienza y termina un período de actividad o una serie de períodos de actividad</i> y en el que, en condiciones normales, el operador no se responsabiliza de su alojamiento. <i>a efectos de período de descanso.</i></p> <p>6) Base operativa LCI o SAR: lugar donde se encuentran la aeronave y, habitualmente, la tripulación, <i>a la espera de la asignación del servicio.</i></p> <p>18) Noche local: período de ocho horas comprendido entre las 22:00 y las 6:00 horas (hora local).</p> <p>28) Traslado: labores de transporte de personal hacia/desde un lugar de operación. El traslado de personal incluye la recuperación de personal desde el lugar de operación descanso de la zona de actuación hasta la base operativa.</p>	<p>5) Base habitual: lugar asignado por el operador a cada miembro de la tripulación, <i>que figura en su contrato</i>, y en el que, en condiciones normales, el operador no se responsabiliza de su alojamiento.</p> <p>6) Base operativa LCI o SAR: lugar donde se encuentran la aeronave y, habitualmente, la tripulación <i>en servicio de imaginaria</i>. a la espera de la asignación del servicio.</p> <p>18) Noche local: período de ocho horas comprendido entre las 22:00 y las 08:00 horas (hora local).</p> <p>28) Traslado: labores de transporte de personal hacia/desde un lugar de descanso. El traslado de personal incluye la recuperación de personal desde el lugar de operación descanso de la zona de actuación hasta la base operativa.</p>

<p>COE.ORO.FTL.200 Base habitual</p> <p>El operador asignará una base habitual a cada miembro de la tripulación con un alto grado de permanencia que consistirá en:</p> <p>a) Una única base operativa LCI/SAR; o</p> <p>b) Múltiples bases operativas LCI/SAR, si el tiempo entre el lugar de descanso y cualquiera de estas bases operativas no es excesivo.</p> <p>En el caso de un cambio de base habitual, el período de descanso prolongado recurrente antes de comenzar el servicio en la nueva base <i>habitual</i> se incrementa una vez a 72 horas, incluidas 3 noches locales. El viaje entre la antigua base <i>habitual</i> y la nueva base <i>habitual</i> se considera posicionamiento a los efectos del ORO.FTL.215.</p>	<p>b) Múltiples bases operativas LCI/SAR, si el tiempo entre el lugar de descanso y cualquiera de estas bases operativas no es excesivo, <i>y su actividad comienza y acaba en la misma base operativa.</i></p> <p><i>De esta forma, se contabilizará los periodos de actividad correspondiente al posicionamiento (a los efectos del ORO.FTL.215) entre su base habitual y la operativa, y se consideran traslados los desplazamientos entre el lugar de descanso y la base operativa.</i></p> <p>En el caso de un cambio de base <i>operativa</i>, el período de descanso prolongado recurrente antes de comenzar el servicio en la nueva base <i>operativa</i> se incrementa una vez a 72 horas, incluidas 3 noches locales. El viaje entre la antigua base <i>operativa</i> y la nueva base <i>operativa</i> se considera posicionamiento a los efectos del del ORO.FTL.215</p>
<p>AMC2 COE.ORO.FTL.200</p> <p>Se considerará alto grado de permanencia, <i>en lo relativo al lugar donde habitualmente el tripulante inicia su actividad, cuando el 50% o más de la actividad asignada por el operador se inicie en una misma base operativa o conjunto de múltiples bases operativas LCI/SAR.</i></p>	<p>AMC2 COE.ORO.FTL.200</p> <p>Se considerará alto grado de permanencia, <i>en lo relativo a la declaración de base habitual, aquella localización referida en el contrato del tripulante con el operador.</i></p>

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.205 Período de actividad de vuelo (FDP)</p> <p>a) El operador deberá:</p> <p>1. Establecer el período máximo diario de actividad de vuelo para los tripulantes de vuelo teniendo en cuenta el tipo de operación y el máximo diario de tiempo de vuelo.</p>	<p>a) El operador deberá:</p> <p>1. Establecer el período máximo diario de actividad de vuelo para los tripulantes de vuelo teniendo en cuenta el tipo de operación, <i>tipo de aeronave, composición de la tripulación</i> y el máximo diario de tiempo de vuelo, cumpliendo <i>con los valores estipulados por AESA</i></p>

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- Se omite el contenido esencial para el FDP, que tiene que estar adaptado al tipo de operación (SAR o LCI),
- Ambas actividades LCI y SAR se podrían considerar equivalentes a efecto de actividad y descanso
- Tipo de aeronave (ala fija o rotatoria) y composición de la tripulación (monotripulado o politripulado).
- Es esencial que se publique una tabla con los valores correspondientes dependiendo del tipo de operación y tripulación. Los valores publicados en el apartado de LCI no están suficientemente segregados y no se ha incluido un apartado para SAR.

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.210 Tiempos de vuelo y períodos de actividad</p> <p>a) <i>El operador deberá establecer los tiempos de vuelo totales y acumulados máximos asignados a un miembro de la tripulación en calidad de miembro de la tripulación operativa teniendo en cuenta el tipo de operación.</i></p> <p>b) <i>El operador deberá establecer los períodos de actividad totales y acumulados máximos asignados a un miembro de la tripulación en calidad de miembro de la tripulación operativa teniendo en cuenta el tipo de operación.</i></p> <p>c) Las tareas post-vuelo se considerarán actividad. El operador especificará en el manual de operaciones el período de tiempo mínimo para tareas post-vuelo.</p>	<p>a) <i>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:</i></p> <p>- <i>Todo tipo de operación en ala fija por tripulación múltiple:</i></p> <p>1) <i>100 horas de tiempo de vuelo en 28 días consecutivos;</i> 2) <i>900 horas de tiempo de vuelo en un año natural, y</i> 3) <i>1.000 horas de vuelo en cualquier período de 12 meses consecutivos.</i></p> <p>- <i>Todo tipo de operación en ala fija monotripulada:</i></p> <p>1) <i>80 horas de tiempo de vuelo en 28 días consecutivos;</i> 2) <i>700 horas de tiempo de vuelo en un año natural, y</i> 3) <i>800 horas de vuelo en cualquier período de 12 meses consecutivos.</i></p> <p>- <i>Todo tipo de operación en ala rotatoria por tripulación múltiple:</i></p> <p>1) <i>100 horas de tiempo de vuelo en 28 días consecutivos;</i></p>

	<p>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.</p> <p>- Todo tipo de operación en ala rotatoria monotripulada:</p> <p>1) 80 horas de tiempo de vuelo en 28 días consecutivos; 2) 700 horas de tiempo de vuelo en un año natural, y 3) 800 horas de vuelo en cualquier período de 12 meses consecutivos.</p> <p>b) Los periodos de actividad totales que pueden ser asignados a un miembro de la tripulación no podrán exceder de:</p> <p>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.</p>
--	--

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- El requerimiento de “actividad” está en blanco y debe necesariamente incluir los valores de referencia comunes en lo relativo a tiempos de actividad, pero específicos en lo relativo a los tiempos de vuelo considerando al menos el tipo de aeronave y el tipo de tripulación.
- La redacción propuesta permite la discrecionalidad del operador, lo cual supondría una desregulación y falta de controles objetivos para la prevención de fatiga.

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA

COE.ORO.FTL.220 Actividad partida

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

- a) Los esquemas de especificaciones del tiempo de vuelo deberán determinar los siguientes elementos para la actividad partida, de conformidad con los requisitos y medios aceptables de cumplimiento *aplicables* para el tipo de operación

COMENTARIO DEL COPAC INCORPORADO A ESTE APARTADO

- Debería incluirse la referencia a la CS FTL.1.220 Split Duty, porque de lo contrario AESA no proporciona ningún esquema objetivo al que acogerse el operador.
- La actividad de vuelo en las operaciones de emergencia como LCI, SAR o HEMS no son programados, por su propia naturaleza. El DPT, en principio, no es aplicable en esta regulación COE, a no ser que durante el periodo de descanso parcial en tierra, el servicio de alerta imaginaria quedara desactivado y no pudiera contactarse con el piloto bajo ningún concepto que interrumpiera su descanso.

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.225 Imaginaria en la base LCI/SAR, en casa o en alojamiento adecuado</p> <p>[...]</p> <p>b) Se considerará que un miembro de la tripulación está de imaginaria en la base desde el momento que se presenta en el <i>punto de presentación</i>, hasta el final del período notificado de imaginaria en el <i>aeropuerto</i> o hasta la presentación para la realización de un vuelo si ha sido activado.</p> <p>[...]</p> <p>e) Los esquemas de especificaciones del tiempo de vuelo deberán determinar los siguientes elementos: [...]</p> <p>4) El modo en que el tiempo invertido en imaginarias distintas <i>de las de base LCI/SAR</i>, cuenta a efectos del cómputo de las horas de actividad acumuladas.</p>	<p>COE.ORO.FTL.225 Imaginaria en la base <i>operativa</i> LCI/SAR, en casa o en alojamiento adecuado</p> <p>b) Se considerará que un miembro de la tripulación está de imaginaria en la base <i>operativa</i> desde el momento que se presenta <i>en la misma</i>, hasta el final del período notificado de imaginaria <i>en la base operativa</i> o hasta la presentación para la realización de un vuelo si ha sido activado.</p> <p>4) El modo en que el tiempo invertido en imaginarias distintas, cuenta a efectos del cómputo de las horas de actividad acumuladas.</p>

COMENTARIO DEL COPAC INCORPORADO A ESTE APARTADO

- La discriminación recogida en el apartado e) 4) está fuera del contexto en el que se regulan las imaginarias, de acuerdo con la regulación patrón (EU 83/2014), y obviamente, el texto propuesto permitiría que las imaginarias en base operativa no computaran actividad acumulada.

APARTADO ORIGINAL

COE.ORO.FTL.230 Reserva

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- A partir del apartado c) se ha incluido partes de las CS FTL.1230 Reserve, pero se han omitido aspectos esenciales como el máximo número consecutivo de días en reserva de acuerdo con los límites de la ORO.FTL.235(d).
- También se han omitido los materiales guías aplicables a la reserva, que incluyen procedimientos de notificación, tiempo mínimo de notificación y aplicación del descanso recurrente extendido.

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.235 Periodos de Descanso</p> <p>a) El operador deberá establecer los periodos de descanso mínimo en la base habitual <i>y/o fuera de la base</i> que pueden ser asignados a un miembro de la tripulación de vuelo teniendo en cuenta el tipo de operación.</p>	<p>a) El operador deberá establecer los periodos de descanso mínimo en la base habitual <i>y en la base operativa</i> que pueden ser asignados a un miembro de la tripulación de vuelo teniendo en cuenta el tipo de operación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Periodo de descanso mínimo en la base habitual:</i> <p><i>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.</i></p> <p><i>No obstante lo dispuesto en el punto 1, el descanso mínimo concedido en base operativa será de aplicación si el operador proporciona un alojamiento adecuado al miembro de la tripulación en la base.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Periodo de descanso mínimo en base operativa:</i> <p><i>El período de descanso mínimo que deberá concederse antes de comenzar en base operativa 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</i></p>

<p>b) Reducción del descanso: <i>bajo circunstancias imprevistas y urgentes</i> podrán reducirse los <i>tiempos</i> de descanso de acuerdo con los <i>requisitos</i> aplicables al tipo de operación:</p> <p>1) el período de descanso con reducción; 2) el aumento del período de descanso subsiguiente; y 3) la reducción del período de actividad de vuelo posterior al descanso reducido.</p> <p>c) 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 <i>acumulada</i>.</p> <p>[...]</p>	<p><i>período deberá incluir la posibilidad de ocho horas de sueño, además del tiempo para el traslado y otras necesidades fisiológicas</i></p> <p>b) Reducción del descanso: <i>No obstante lo anteriormente dispuesto, los esquemas de especificación del tiempo de vuelo podrán reducirse los periodos de descanso de acuerdo con los esquemas de certificación aplicables al tipo de operación:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>el período de descanso reducido mínimo;</i> • <i>el aumento del período de descanso subsiguiente; y</i> • <i>la reducción del período de actividad de vuelo posterior al descanso reducido</i> <p>c) <i>Períodos de descanso de recuperación prolongados recurrentes.</i></p> <p><i>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.</i></p>
---	---

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- Se omiten referencias esenciales, incluidas en la CS FTL.1.235, y aplicables a los horarios irregulares, y el descanso reducido. Estos últimos aspectos son críticos y generan una auténtica amenaza a la seguridad por su oportunidad de generación de fatiga severa.
- Se omiten elementos esenciales, tales como el tiempo mínimo de descanso.
- Se tergiversa la razón y el método de reducción de descanso, dejándolo sin regulación a diferencia de lo establecido en la EU 83/2014.
- Se debe incluir una referencia a la aplicabilidad de la CS.FTL.1.25(c) Reduced rest
- Se omite un texto esencial que establece cuáles son los descansos recurrentes mínimos para contrarrestar la fatiga, quedando desregulado.

Ejemplo de cómo quedaría la programación del piloto con las propuestas de actividad, base y descanso del COPAC:

- 5 días consecutivos de imaginaria en la base operativa de 12 horas = 60 horas de actividad
- Descanso mínimo recurrente de recuperación de 36 horas en la base operativa
- 5 días consecutivos de imaginaria en la base operativa de 12 horas = 60 horas de actividad
- Descanso mínimo recurrente prolongado de 48 horas en la base operativa
- 5 días consecutivos de imaginaria en la base operativa de 12 horas = 60 horas de actividad
- 1 día de posicionamiento de base operativa a base habitual
- 8 días libres
- 1 día de posicionamiento de base habitual a base operativa

- TOTAL: CICLO DE 28 DÍAS -

APARTADO ORIGINAL

AMC1 COE.ORO.FTL.250 Cursos de formación para gestionar la fatiga

COMENTARIO DEL COPAC INCORPORADO A ESTE APARTADO

- No se hace referencia explícita a los requerimientos regulatorios aplicables al tipo de operación

SECCIÓN 3: LUCHA CONTRA INCENDIOS

APARTADO ORIGINAL

COE.ORO.FTL.305 Período de actividad de vuelo (FDP)

La duración del período de actividad de vuelo diario más el tiempo necesario para realizar las tareas post- vuelo no deberá superar las 12:00 h, [si no se hace uso de extensiones](#).

COMENTARIO DEL COPAC INCORPORADO A ESTE APARTADO

- No se tiene en cuenta el número de descargas, cargas, aterrizajes y despegues, por tanto, no considera la carga de trabajo para prevenir la fatiga. Por todo ello, debería estar limitado a 10 horas máximo el FDP en aeronaves politripuladas de ala fija y reducir este valor para las monotripuladas y ala rotatoria, tal y como la investigación científica aplicada de fatiga demuestra.

APARTADO ORIGINAL

COE.ORO.FTL.310 Tiempos de vuelo y períodos de actividad totales y acumulados

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- No se tiene en cuenta el número de descargas, cargas, aterrizajes y despegues, por tanto, no considera la carga de trabajo para prevenir la fatiga. Por todo ello, debería estar limitado.
- Es necesaria una aclaración respecto al *texto “cuando no se prevean necesidades del servicio que lo justifiquen, las últimas dos horas de actividad diaria se limitarán a que la tripulación esté disponible y en contacto para atender las operaciones que pudieren surgir”*. No existe un procedimiento de aplicación al respecto,
- Tampoco se hace referencia al tiempo de reacción aplicable cuando la tripulación no está en la base operativa.
- No se aplica discriminación dependiendo si la aeronave es monotripulada o politripulada.

APARTADO ORIGINAL

COE.ORO.FTL.310 Tiempos de vuelo y períodos de actividad totales y acumulados

COMENTARIO DEL COPAC INCORPORADO A ESTE APARTADO

- De nuevo, no se aplica discriminación dependiendo si la aeronave es monotripulada o politripulada. Por ejemplo, establece en el punto f) 3) que el tiempo de vuelo acumulado no podrá exceder de “270 horas de tiempo de vuelo en cualquier periodo de 84 días consecutivos”. En aeronaves monotripuladas nunca podría pasar de 240 horas en este periodo.

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.320 Actividad partida [...]</p> <p>b) El descanso parcial en tierra permitirá prolongar los límites de la actividad de vuelo hasta un máximo igual a la mitad de dicho descanso parcial, sin que en ningún caso dicha ampliación pueda superar las <i>cuatro</i> horas.</p>	<p>b) El descanso parcial en tierra permitirá prolongar los límites de la actividad de vuelo hasta un máximo igual a la mitad de dicho descanso parcial, sin que en ningún caso dicha ampliación pueda superar las <i>tres</i> horas</p>

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- Se omite la no aplicabilidad por descanso durante la WOCL y el break máximo de 6 horas, tal y como estipula la CS.FTL.1.220.
- Se propone un aumento 1 hora superior al que implementa el CS.FTL.1.220, basado en estudios científicos. No es aceptable.

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.325 Imaginaria en la base LCI</p> <p>a) La duración máxima de una imaginaria programada en la base LCI será de 12 horas, cuando se disponga de un alojamiento adecuado.</p> <p>b) El número máximo de imaginarias continuadas en el aeropuerto o en la base LCI podrá ser de:</p> <p>1) <i>15 días</i>, en base a los requisitos establecidos en esta sección, o</p> <p>2) <i>Alternativamente, el número máximo de imaginarias continuadas en el aeropuerto o en la base LCI podrá ser de hasta 20 días</i>, y cumplirá con el período de descanso establecido en ORO.FTL.335 d) 2).</p>	<p>1) <i>7 días, o 60 horas consecutivas de actividad, lo que primero se alcance en base operativa</i></p> <p>2) Cumplirá con el período de descanso establecido en ORO.FTL.335 d) 2).</p>

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- No queda claro si puede haber imaginaria en alojamiento que no sea adecuado.
- El punto b)1) propuesto por AESA no es aceptable, ya que supera el máximo de horas de actividad en un periodo de 7 días consecutivos y no se establece el descanso mínimo aplicable tras un periodo de 168 horas consecutiva, tal y como establece el EU 83/2014 basándose en los estudios científicos. AESA propone ese texto sin ningún fundamento científico y tergiversando su consideración, obviando los límites objetivos.
- El punto b)2) propuesto por AESA no es posible con imaginarias de 12 horas, porque existe un límite de actividad de 60 horas en 7 días y 110 en dos semanas consecutivas. Es inconsistente con la definición de actividad incluida y se omiten los límites de actividad, por lo que se podría alterar su aplicación.

TEXTO ORIGINAL BORRADOR AESA	PROPUESTA DEL COPAC
<p>COE.ORO.FTL.335 Periodos de Descanso</p> <p>a) El período de descanso mínimo que deberá concederse, en base habitual o <i>fuera de base habitual</i>, antes de comenzar 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 <i>en operaciones multipiloto (MP)</i>.</p> <p><i>b) En operaciones distintas de multipiloto (MP), el período de descanso mínimo que deberá concederse antes de comenzar la actividad de vuelo será, como mínimo, igual a la duración del período de actividad precedente y, en cualquier caso, no inferior a 12:00 horas. En caso de que el tripulante descanse en un lugar de descanso adecuado designado por el operador que asegure una adecuada proximidad al lugar donde se prevén iniciar las operaciones, este período de descanso mínimo será, como mínimo, igual a la duración del período de actividad precedente y, en cualquier caso, no inferior a 10:30 horas.</i></p> <p>c) Reducción del descanso: podrá reducirse el tiempo de descanso establecido en a) hasta un mínimo de 10:30h bajo las siguientes condiciones: [...]</p> <p><i>5) Sólo se podrá aplicar esta reducción a un tripulante por causas imprevistas y urgentes dos veces cada 28 días. Si se aplicase más de dos veces, el máximo tiempo acumulado a los efectos del COE.ORO.FTL.310 letra f), apartado 2), epígrafes i) e ii) se reducirá de 100h a 80h.</i></p> <p>[...]</p> <p>d) Períodos de descanso de recuperación prolongados recurrentes.</p> <p>El operador podrá decidir el modelo aplicable de descansos de recuperación prolongados recurrentes para la operación LCI diurna</p>	<p><i>a) El período de descanso mínimo que deberá concederse, en base habitual, antes de comenzar 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, mientras que en base operativa sería de 10,5 horas.</i></p>

entre los dos siguientes:

1) El período de descanso de recuperación prolongado recurrente mínimo será de *7 días, 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 360 horas (15 días), o bien;*

2) *El período de descanso de recuperación prolongado recurrente mínimo será de 10 días, 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 480 horas (20 días). En este esquema, el día 15 el operador deberá confirmar con el piloto que puede continuar su servicio hasta el día 20, de cara a asegurar que está libre de fatiga.*

e) Los operadores deberán programar sus operaciones de forma que cada tripulante disponga de, al menos, 7 días libres en *su base habitual* en cada mes, de acuerdo con las disposiciones de la *Directiva 2000/79/CE del Consejo (*)*.

1) *El período de descanso de recuperación prolongado recurrente mínimo en base operativa 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.

*Los operadores deberán programar sus operaciones de forma que cada tripulante disponga de, al menos, **8 días libres en su ésta última en cada mes,***

COMENTARIOS DEL COPAC INCORPORADOS A ESTE APARTADO

- Se ha identificado en varias secciones que AESA no utiliza ni adecuada ni sistemáticamente los conceptos de base habitual y base operativa. Se confunde “base” y “fuera de base”, lo cual no es procedente.
- El texto del punto a) es inconsistente. No procede circunscribir la duración del descanso solamente a la operación multipiloto, ya que el descanso es consecuencia de la duración de la actividad precedente, y es esta la que fija el descanso necesario.
- El COPAC propone la supresión completa del punto b).
- Se omiten los mecanismos esenciales de control de fatiga, tal y como están estipulados en la CS.FTL.1.235 (c), entre ellos y de manera prioritaria la implementación de un FRM.
- Tal y como está redactado el punto 5, esta reducción solo afectaría a tripulaciones multipiloto, cuando el mayor riesgo de fatiga lo abordan las tripulaciones monopiloto que, en definitiva, son las preponderantes en la LCI.

- Al señalar que “el operador podrá decidir el modelo aplicable de descansos”, AESA tergiversa el concepto de “descanso” y lo convierte en días libres, aspecto este último que no aborda normativa alguna FTL. Otro aspecto distinto, son los días libres mínimos que debe disfrutar el piloto por razón laboral, y que vienen establecidos por la normativa laboral aplicable o convenio colectivo, ajenos a la competencia de AESA.
- Los periodos de descanso recurrente son un mecanismo científicamente constatado e implementado en la EU 83/2014 de dos formas complementarias:
 - a) 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.
 - b) El período de descanso de recuperación prolongado recurrente deberá aumentarse a dos días locales dos veces al mes.
- Todas las referencias que AESA introduce a la Directiva 2000/79/CE, no proceden porque no es directamente aplicable en nuestra legislación, y está implementada de forma efectiva por el RD 1561/1995 que complementa al Estatuto de los Trabajadores.