

Bruselas, 10 de septiembre de 2026
(OR. en)

12992/26

AVIATION 130
DELECT 141

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	8 de septiembre de 2026
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	C(2026) 6142 final
Asunto:	REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN de 8.9.2026 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo referente a las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso para las operaciones de taxi aéreo, de servicios médicos de urgencia y con un solo piloto

Adjunto se remite a las delegaciones el documento C(2026) 6142 final.

Adj.: C(2026) 6142 final



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 8.9.2026
C(2026) 6142 final

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 8.9.2026

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo referente a las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso para las operaciones de taxi aéreo, de servicios médicos de urgencia y con un solo piloto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DEL ACTO DELEGADO

El presente acto delegado tiene por objeto establecer normas armonizadas sobre las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad (FTL) y los requisitos de descanso para las operaciones de transporte aéreo comercial en avión de taxi aéreo, de servicios médicos de urgencia y con un solo piloto.

Además, el presente acto delegado pretende reducir los riesgos relacionados con una acumulación de niveles inaceptables de fatiga que sufren las tripulaciones e introducir un marco jurídico armonizado para la gestión de la fatiga que se ajuste a este tipo de operaciones, de modo que haya unas condiciones de competencia equitativas y un nivel homogéneo de seguridad de la aviación civil en toda la Unión.

2. CONSULTAS PREVIAS A LA ADOPCIÓN DEL ACTO

De conformidad con el artículo 128, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139¹, la Comisión, antes de adoptar un acto delegado, debe consultar a los expertos designados por cada Estado miembro con arreglo a los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

El presente proyecto de acto delegado se presentó en la reunión de DD/MM/AA al Grupo de Expertos sobre Seguridad Aérea, en el que participan representantes de los Estados miembros.

El presente proyecto de acto delegado se basa en el Dictamen n.º 02/2026 de la AESA, cuyo contenido se había sometido al principio a consulta pública a través del anuncio de propuesta de modificación NPA 2017-17 y, posteriormente, se trató con los órganos consultivos de la AESA a través del doc. NPA 2024-106.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DEL ACTO DELEGADO

El artículo 32, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139 faculta a la Comisión para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 128 de dicho Reglamento, por los que se establezcan normas detalladas en lo relativo a las condiciones que deben cumplir los operadores y los miembros de sus tripulaciones por lo que respecta a las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad, así como los requisitos de descanso aplicables a los miembros de la tripulación, y también las condiciones y los procedimientos relativos a la aprobación por parte de las autoridades nacionales competentes de planes individuales de especificación del tiempo de vuelo.

De conformidad con el artículo 139, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, queda derogado el Reglamento (CEE) n.º 3922/91² a partir de la fecha de aplicación del presente acto delegado.

¹ [DO L 212 de 22.8.2018, p. 1](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

² Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 8.9.2026

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 en lo referente a las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso para las operaciones de taxi aéreo, de servicios médicos de urgencia y con un solo piloto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo¹, y en particular su artículo 32, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión² establece requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con las operaciones aéreas que comprenden las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad (FTL) y los requisitos de descanso para los operadores de transporte aéreo comercial (CAT) con aviones que se utilicen en operaciones regulares y chárter.
- (2) Al elaborar los requisitos FTL para los operadores de transporte aéreo comercial conforme al Reglamento (UE) n.º 965/2012, se decidió dejar para más adelante las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad relativas a las operaciones de taxis aéreos, de servicios médicos de urgencia y con un solo piloto, a fin de que pudieran recogerse pruebas científicas sobre los factores que afectan a la fatiga en estas operaciones.
- (3) De conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 965/2012, las limitaciones del tiempo de vuelo en el caso de los operadores de transporte aéreo comercial (CAT) de aviones utilizados para operaciones de taxi aéreo, de servicios médicos de urgencia (AEMS) y con un solo piloto están sujetas a los requisitos establecidos en la normativa nacional a la que se hace referencia en el artículo 8,

¹ [DO L 212 de 22.8.2018, p. 1](#), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

² Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([DO L 296 de 25.10.2012, p. 1](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

apartado 4, del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo³ y en la subparte Q del anexo III de ese Reglamento. Esta excepción debe seguir siendo válida hasta que empiecen a aplicarse las nuevas medidas de conformidad con el presente Reglamento.

- (4) Los requisitos de la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 se desarrollaron a efectos de las operaciones regulares y chárter con tripulación múltiple. Sin embargo, también se aplican a las operaciones de taxi aéreo, de servicios médicos de urgencia y con un solo piloto, a pesar de las diferencias entre dichas operaciones y las operaciones con tripulación de vuelo múltiple, y entre el tipo de aeronaves que se utilizan en cada caso. Del mismo modo, la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 no establece un período máximo diario de actividad de vuelo para las operaciones con un solo piloto ni de servicios médicos de urgencia, ni tampoco regula períodos de imaginaria, descanso en vuelo y actividad partida. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 965/2012 con objeto de incluir unas limitaciones del tiempo de vuelo adecuadas en el caso de las operaciones de transporte aéreo comercial en avión para operaciones de taxi aéreo, de servicios médicos de urgencia y con un solo piloto.
- (5) La naturaleza de las actividades que realizan los pilotos en operaciones de aviación como taxi aéreo o servicios médicos de urgencia difiere notablemente de las de los pilotos en operaciones regulares o chárter, ya que los pilotos de taxi aéreo y dichos servicios suelen realizar menos vuelos, pero más largos. Las operaciones de taxi aéreo y servicios médicos de urgencia requieren una actividad de veinticuatro horas que puede implicar trabajo por turnos, operaciones nocturnas, horarios irregulares e imprevisibles y cambios frecuentes de huso horario. Por consiguiente, debe establecerse un equilibrio justo entre las normas prescriptivas y las basadas en el rendimiento, ya que la aplicación de normas similares diseñadas para entornos operativos que son básicamente distintos iría en contra del objetivo de garantizar un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil en la Unión.
- (6) Deben introducirse medidas de mitigación específicas que se ajusten a los objetivos de protección contra los riesgos establecidos en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1139 para reflejar las realidades operativas del sector, incluida la naturaleza de los vuelos de taxi aéreo y servicios médicos de urgencia, que no están abiertos al público en general, así como el tipo y la escala de las operaciones, que son menos complicadas e implican aviones menos complejos que los utilizados en los vuelos regulares o los vuelos chárter. Cada una de estas medidas de mitigación debe ser específica y abordar los riesgos de fatiga que se han detectado, derivados de prácticas de programación, períodos de actividad o disposiciones de descanso particulares.
- (7) Para responder mejor a consideraciones nacionales o prácticas operativas particulares, debe permitirse a los Estados miembros establecer excepciones a determinadas disposiciones que introduce el presente Reglamento o desviarse de las especificaciones de certificación correspondientes mediante la aplicación de requisitos cuyo nivel de seguridad sea al menos equivalente al de las normas del presente Reglamento. Cualquier excepción o desviación del presente Reglamento que se aplique debe notificarse y estar asimismo en consonancia con las normas

³ Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil ([DO L 373 de 31.12.1991, p. 4](#), ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1991/3922/oj>).

recogidas en el artículo 71 y el artículo 76, apartado 7, del Reglamento (UE) 2018/1139, que garantizan la toma de decisiones transparentes y no discriminatorias atendiendo a criterios objetivos.

- (8) A fin de velar por una transición fluida desde la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 que se aplica actualmente y las normativas nacionales de los Estados miembros, los operadores y las autoridades competentes de los Estados miembros deben disponer de tiempo suficiente para actualizar sus documentos operativos, aplicar las herramientas informáticas adecuadas y formar al personal correspondiente a efectos de cumplir las nuevas medidas. Por consiguiente, procede posponer la fecha de aplicación del presente Reglamento.
- (9) Deben actualizarse los puntos ARO.OPS.235 del anexo II y ORO.FTL.125 del anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012 para ajustarlos al Reglamento (UE) 2018/1139 y eliminar referencias obsoletas, sin que ello tenga ninguna repercusión económica, social o administrativa negativa en los miembros de las tripulaciones, los operadores o las autoridades competentes. Para ayudar a las autoridades nacionales competentes a actualizar sus procedimientos de aprobación, estos puntos deben aplicarse a las operaciones regulares y chárter a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
- (10) Si bien el marco regulador vigente ya exige a las autoridades competentes de los Estados miembros que supervisen y hagan un seguimiento de las incidencias de seguridad en la aviación civil que se notifiquen, a fin de velar por el máximo nivel de seguridad aérea y reducir los riesgos vinculados a la fatiga, es importante que la aplicación de las nuevas normas sea objeto de un seguimiento activo por parte de los Estados miembros y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea («la Agencia»), que está facultada en virtud del artículo 85, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139 para llevar a cabo inspecciones y otras actividades de supervisión con vistas a garantizar la aplicación uniforme de dicho Reglamento y de los actos delegados y de ejecución que se adopten sobre su base.
- (11) Las medidas reguladas en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 02/2026⁴ que emitió la Agencia con arreglo al artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, párrafo primero, se añaden los puntos 16, 17 y 18 siguientes:

«16) “vuelo en avión para servicios médicos de urgencia (AEMS)”: vuelo con un avión en el que es esencial un transporte inmediato y rápido y que reúne todas las características siguientes:

a) su finalidad es prestar asistencia sanitaria urgente, para lo cual transporta uno o varios de los elementos siguientes:

i) personal sanitario,

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>.

- ii) suministros sanitarios (equipos, sangre, órganos o medicamentos),
 - iii) personas enfermas o heridas, así como otras personas directamente afectadas;
- b) incluye los sectores sobrevolados para posicionar un avión con vistas a transportar a las personas contempladas en la letra a), incisos i) o iii), o los suministros sanitarios a los que se hace referencia en la letra a), inciso ii), o para devolver el avión a la base de operaciones de los servicios médicos de urgencia;
- 17) “operación regular”: una serie de vuelos que reúnan todas las características siguientes:
- i) que en cada vuelo haya asientos, o bien capacidad de transporte de carga o de correo, que pueda adquirir el público de manera individual (ya sea directamente en la compañía aérea o a través de sus agentes autorizados);
 - ii) que funcione de modo que sirva al tráfico entre los mismos dos o más aeropuertos, de una de las maneras siguientes:
 - ajustándose a unos horarios públicos,
 - mediante vuelos que, por su regularidad o frecuencia, constituyan de forma patente una serie sistemática;
- 18) “operación chárter”: una operación de transporte aéreo comercial (CAT) a demanda, que no sea regular y que se realice mediante un avión con una MOPSC superior o igual a 20 plazas.».

2) Se sustituye el artículo 8 por el texto siguiente:

«Artículo 8

Limitaciones del tiempo de vuelo

1. Las operaciones CAT que se realicen con aviones a efectos de las operaciones regulares y chárter estarán sujetas a los requisitos de la subparte FTL (A) del anexo III. Las operaciones CAT que se realicen con aviones a efectos de servicios médicos de urgencia y de taxi aéreo estarán sujetas a los requisitos de la subparte FTL (B) del anexo III.
2. En lo que concierne a las limitaciones del tiempo de vuelo y a los requisitos de descanso, las operaciones CAT con helicópteros se ajustarán a los requisitos especificados en la normativa nacional del Estado miembro en el que el operador tenga su centro de actividad principal.
3. En lo referente a las limitaciones del tiempo de vuelo y a los requisitos de descanso, las operaciones no comerciales, incluidas las operaciones no comerciales especializadas, que se realicen con aviones y helicópteros motopropulsados complejos, así como las operaciones comerciales especializadas que se efectúen con aviones o helicópteros deberán cumplir los requisitos especificados en la normativa nacional del Estado miembro en el que el operador tenga su centro de actividad principal, o, cuando el operador no tenga un centro de actividad principal, el lugar donde el operador esté establecido o domiciliado.
4. En lo relativo a las limitaciones del tiempo de vuelo, el operador de movilidad aérea

innovadora cumplirá los requisitos especificados en la legislación nacional del Estado miembro en el que el operador tenga su centro de actividad principal o, cuando el operador no tenga un centro de actividad principal, el lugar donde el operador esté establecido o resida.».

3) En el artículo 9 *ter*, se sustituye el apartado 1 por el texto siguiente:

«1. La Agencia y las autoridades competentes de los Estados miembros supervisarán la eficacia de las limitaciones del tiempo de vuelo y de actividad y de los requisitos de descanso establecidos en el presente Reglamento.».

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

5) Se modifica el anexo III de conformidad con el anexo II del presente Reglamento

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 15 de octubre de 2028.

No obstante, el anexo I y el punto 4) del anexo II serán aplicables a partir del [[Oficina de Publicaciones: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento](#)].

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

Hecho en Bruselas, el 8.9.2026

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN