

Extensión de FDP (flight duty period) por descanso a bordo (CS.FTL.1.205)

A partir del próximo 18 de febrero de 2017 dejará de tener vigencia la moratoria concedida a nivel estatal que afectaba a los límites de actividad con descansos a bordo.

A partir de entonces, en los vuelos en los que por estar limitada la actividad y tener que realizar dichos descansos a bordo, las condiciones a tener en cuenta, serán las siguientes:

- **Crew rest tipo 1: (*crew rest*)** Litera u otro tipo de superficie que permite un descanso en posición horizontal, reclinando al menos 80º y está separado tanto de la tripulación de vuelo como de la cabina de pasajeros en un área que permite controlar el nivel lumínico, interrupciones y aislamiento acústico.
- **Crew rest tipo 2: (*Cabina Business*)** Asiento de cabina de pasaje que reclina un mínimo de 45º, con un espacio entre asientos de al menos 137,5cm, cuya superficie consista en un mínimo de 50 cm y cuente con reposa- piernas y reposa-pies. Debe estar separado de los pasajeros por una cortina para proveer oscuridad y mitigar el ruido. Debe estar ubicada en una zona que limite razonablemente tanto las molestias de pasajeros como de la tripulación.
- **Crew rest tipo 3: (*No procede en ninguna flota*)** Asiento de cabina de pasaje o cabina de vuelo que reclina un mínimo de 40º, consta de reposa-pies y piernas y está separado como mínimo por una cortina de los pasajeros para proveer oscuridad y mitigar el ruido razonablemente. No puede ser adyacente a ningún asiento ocupado por pasaje.

- 1) La extensión de FDP con descanso a bordo debe estar limitada a 3 sectores.
- 2) La duración mínima de descanso continuo deberá ser de 90 min. Para tripulantes de cabina y de 120 min para tripulantes de vuelo.

Tabla de tiempo mínimo de descanso a bordo para cada miembro de la Tripulación de Cabina:

Maximum extended FDP	Minimum in-flight rest (in hours)		
	Class 1	Class 2	Class 3
up to 14:30 hrs	1:30	1:30	1:30
14:31 – 15:00 hrs	1:45	2:00	2:20
15:01 – 15:30 hrs	2:00	2:20	2:40
15:31 – 16:00 hrs	2:15	2:40	3:00
16:01 – 16:30 hrs	2:35	3:00	Not allowed
16:31 – 17:00 hrs	3:00	3:25	Not allowed
17:01 – 17:30 hrs	3:25	Not allowed	Not allowed
17:31 – 18:00 hrs	3:50	Not allowed	Not allowed

- 3) Todo tiempo empleado en descanso a bordo computa a efectos de FDP.
 - 4) El descanso en destino será como mínimo igual al invertido en el servicio anterior o de 14h, cual sea mayor.
 - 5) Un tripulante no podrá comenzar un sector en vuelo posicional para incorporarse a la tripulación operativa en el mismo vuelo.
- Además, habrá que tener en consideración que nuestro Convenio Colectivo estipula en su Art. 5.2.2: “En aquellos casos en que el traslado entre el lugar de descanso-aeropuerto y viceversa fuera de base exceda de 60min, el tiempo en exceso se computará como actividad laboral a efectos económicos y de descanso.”
 - Tanto el B787 como los Airbus LMN/LNH disponen de crew rest, cumpliendo así con la exigencia de crew rest tipo 1.
 - En las demás matriculas de Airbus, exceptuando el LXA/LXR, se ha instalado una cortina longitudinal y otras transversales para aislar los asientos correspondientes a HK, dando cumplimiento al crew rest tipo 2.
 - En las matrículas LXA/LXR, se instalarán unas literas, separadas por cortinas, que cumplirán también con la exigencia de Crew rest tipo 2.
 - Tanto en B737 como en E195 no se prevé instalar ningún tipo de asiento que cumpla con los requisitos descritos, por lo que no se podrá ampliar la actividad realizando descansos a bordo.

2

Esperamos haber aclarado vuestras dudas y os pedimos encarecidamente que deis cumplimiento a una normativa tan esperada por todos.

Quedamos, como siempre, a vuestra entera disposición.

Sección Sindical SITCPLA - AIR EUROPA