

LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y DE ACTIVIDAD Y REQUISITOS DE DESCANSO/FLIGHT TIME LIMITATIONS (FTL)

DEFINICIONES (ORO. FTL 105)

Actividad

Cualquier tarea que desempeña un miembro de la tripulación para el operador, incluido la actividad de vuelo trabajo administrativo, dar o recibir entrenamiento y verificación, posicionamiento y algunos elementos de la imaginaria.

Periodo de actividad

Periodo que comienza en el momento en el que el operador solicita a un miembro de la tripulación que se presente al servicio o iniciar una actividad y termina cuando esa persona esta libre de cualquier actividad, incluyendo la actividad post vuelo.

Periodo de actividad de vuelo/ Flight duty period (FDP):

Periodo que comienza cuando un miembro de la tripulación es requerido para presentarse a servicio, que incluye un sector o sectores, y termina cuando el avión se detiene completamente y se apagan los motores, al final del último sector en el que la persona actúa como miembro de la tripulación operativa.

Hora de referencia:

Hora local en el punto de presentación al servicio situado en una zona horaria de hasta 2 horas de diferencia en relación con la hora local en que un tripulante está aclimatado.

Alojamiento adecuado:

A efectos de imaginaria, actividad partida y descanso, una habitación separada para cada tripulante, ubicada en un entorno tranquilo, equipada con una cama, ventilación suficiente, dispositivo para regular la temperatura y la intensidad de luz, y acceso a comida y bebida.

Tripulación de vuelo incrementada:

Tripulación de vuelo compuesta por más personas que el número mínimo requerido para el funcionamiento de la aeronave y que permite que cada tripulante de vuelo pueda dejar su puesto, con el propósito de descanso en vuelo, y ser reemplazado por otro tripulante de vuelo debidamente cualificado.

Descanso parcial:

Periodo de tiempo dentro de un período de actividad de vuelo, más corto que un período de descanso, y durante el cual un tripulante está exento de tareas.

Aclimatado

Estado en el que el ritmo circadiano del tripulante está sincronizado con la zona horaria en la que se encuentra. Un tripulante se considera aclimatado a una zona horaria con una diferencia de hasta 2 horas en relación con la hora local de su punto de partida. Cuando la hora local del lugar donde comienza la actividad difiere en más de 2 horas de la del lugar donde empieza la actividad siguiente, se considera que el tripulante está aclimatado, de conformidad con los valores de la siguiente tabla 1 para el cálculo del período máximo diario de actividad de vuelo.

Cuadro 1

Diferencia horaria (h) entre la hora de referencia y la hora local en que el miembro de la tripulación comienza la actividad siguiente	Tiempo transcurrido desde la presentación al servicio en la hora de referencia				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

2

“B” significa aclimatado a la hora local de la zona horaria de partida;

“D” significa aclimatado a la hora local en que el miembro de la tripulación comienza su actividad siguiente, y

“X” significa que un miembro de la tripulación se encuentra en un estado de aclimatación desconocido.

Retraso en la presentación al servicio:

Aplazamiento de un período de actividad de vuelo programado por la Compañía antes de que un tripulante haya dejado su lugar de descanso.

Horario irregular:

Cuadrante de un tripulante que perturba la posibilidad de dormir durante el período de sueño ideal al constar de un período de actividad vuelo o una combinación de períodos de actividad de vuelo que invaden, comienzan o terminan en una parte del día o de la noche en la que un tripulante está aclimatado.

La irregularidad de un horario puede deberse a actividades que comienzan temprano, actividades que terminan tarde, o a actividades nocturnas.

Se determina el tipo tardío, como el horario irregular aplicable a todos los operadores aéreos a los que AESA haya emitido el AOC.

De este modo, España, a nivel estatal pertenece al tipo TARDÍO:

- En el caso de una “actividad que comienza temprano”: periodo de actividad que comienza entre las 5:00-6:59 en la zona en la que el miembro de la tripulación está aclimatado.
- En el caso de una “actividad que termina tarde” : periodo de actividad que termina entre las 00:00 y la 1:59 de la zona horaria en la que el miembro de la tripulación está aclimatado.

Actividad nocturna:

Periodo de actividad que invade una parte del periodo entre las 2:00 y las 4:59 de la zona horaria en que está aclimatada la tripulación.

Día local:

Periodo de 24 h que se inicia a las 00:00h.

Noche local:

Periodo de 8h comprendido entre las 22:00 y las 8:00 h.

Periodo de descanso (ORO.FTL.235): periodo ininterrumpido y definido de tiempo durante el cual el miembro de la tripulación queda relevado de todo servicio.

- En base: será como mínimo igual a la duración del periodo de actividad precedente y, en cualquier caso, no inferior a 12 horas.
- Fuera de Base: será como mínimo igual a la duración del periodo de actividad precedente y, en cualquier caso, no inferior a 10 h. Éste periodo deberá incluir la posibilidad de 8 h de sueño, además del tiempo para el traslado y otras necesidades fisiológicas.
- **El período de descanso de recuperación prolongado recurrente** mínimo será de 36 horas, incluidas 2 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 (7días). El período de descanso de recuperación prolongado recurrente deberá aumentarse a 2 días locales dos veces al mes.
- **Horarios Irregulares**
 - a) Si una transición que termina tarde/ actividad nocturna con otra que comienza temprano está planificado en base, el período de descanso entre las 2 FDP incluye 1 noche local.
 - b) Si un tripulante realiza 4 o más actividades nocturnas, comienza temprano o termina tarde entre 2 períodos de descanso de recuperación extendida, el segundo período de recuperación prolongado descanso se extiende a 60 horas.

ART. 5.5.1 párrafo cuarto: No se programarán más de tres vuelos nocturnos consecutivos, entendiendo como tal en este caso aquél cuya firma se produzca entre las 22:00 y las 05:30 L.T. o cuya actividad finalice después de las 01:00 L.T. Esta limitación se revisará al inicio de cada temporada.

Tiempo de Vuelo FDP (ORO.FTL .210)

- a) 900 horas en un año calendario.
- b) 1.000 horas en 12 meses consecutivos.
- c) 100 horas en 28 días consecutivos.

Tiempo de Actividad

- a) 60 horas de actividad en 7 días consecutivos. *Art. 5.4.1. Servicio: Período de actividad asignado a un TCP. Se limitarán a seis (6) días consecutivos de servicio programado, debiendo existir a continuación de este período al menos un día libre programado. Esta limitación no es de aplicación en el caso de destacamentos.*
- b) 110 horas de actividad en 14 días consecutivos.
- c) 190 horas de actividad en 28 días consecutivos, repartidas tan uniformemente como sea posible a lo largo de ese tiempo.
- d) 2.000 horas de actividad en un año calendario.

La actividad post vuelo se considerará actividad. La actividad mínima post-vuelo que especifica Air Europa es de 30 minutos.

En el caso de que el tiempo sea superior a los 30 minutos, se deberá realizar un parte administrativo reflejando el tiempo en exceso post vuelo, este punto prevalece sobre este apartado del convenio.

Todo el tiempo invertido en la realización de actividad de vuelo, cursos, tareas administrativas, posicionamiento e imaginaria computará a efectos esta limitación.

DESCANSO ADICIONAL POR EFECTO DE LAS ZONAS CON DIFERENCIAS HORARIA, SE REALIZARÁ COMO SIGUE:

(I) En base, si una rotación implica una diferencia de 4 horas o más, el descanso mínimo es como se especifica en la siguiente tabla.

Mínimas noches locales de descanso en base como compensación a las diferencias horarias

Máxima diferencia horaria (h) entre el tiempo de referencia y la hora local, donde un tripulante descansa durante la rotación	Tiempo transcurrido (h) desde la presentación al primer FDP de una rotación con una diferencia horaria de al menos 4 horas.			
	< 48	48 - 71:59	72 – 95:59	≥ 96
≤ 6	2	2	3	3
≤ 9	2	3	3	4
≤ 12	2	3	4	5

(II) Fuera de base, si un FDP implica una diferencia horaria igual o superior a 4 horas, el descanso mínimo será igual a la actividad anterior o 14 horas, lo que sea mayor. No obstante, lo dispuesto en el punto (I) y solo una vez entre 2 descansos de recuperación recurrentes como regula el apartado 7.1.9.3 el descanso previsto en este apartado (II) también puede aplicarse en base, si la Compañía ofrece un alojamiento adecuado para el tripulante.

(III) En caso de transiciones Este-Oeste o viceversa, el descanso en base para rotaciones alternas contendrá 3 noches locales.

Art. 5.8 Descanso.- 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, considerados los efectos consiguientes sobre la fatiga en el TCP no se realizará ningún vuelo en la dirección opuesta de 4 ó más husos horarios de diferencia sin que medien 6 días (144 horas), esta limitación solo será de aplicación cuando el TCP esté en base. Durante este período intermedio, después de completado el descanso correspondiente, el TCP podrá realizar cualquier otro servicio. En el cálculo de diferencias no se considerarán las correcciones horarias estacionales, tomando siempre como referencia el horario de verano. Ambas partes se comprometen a revisar lo pactado en este párrafo en el caso de que alguna normativa de obligado cumplimiento o la incorporación a AEA de una nueva flota afectara lo aquí regulado.

5

(IV) Con la finalidad de evitar la alternancia de las transiciones Este-Oeste o viceversa, se monitorizarán mensualmente estas combinaciones.

Día libre suelto

En cumplimiento con Directiva 2000/79/CE del Consejo, un periodo libre de toda actividad y de de imaginaria, constituido por un día y 2 noches locales, comunicado con antelación.

Directiva 2000/79/CE Cláusula 9 El personal de vuelo en la aviación civil tendrá derecho a días libres en los que no podrá ser requerido para ningún servicio, misión o permanencia y que le serán notificados por anticipado.

Imaginaria (ORO.FTL.225)

Periodo de tiempo definido y notificado previamente durante el cual el miembro de la tripulación debe estar a disposición del operador para que le asigne el vuelo, posicionamiento u otra actividad, sin que medie un periodo de descanso.

1. La duración máxima de la Imaginaria es de 16 horas
2. La Compañía no programará la combinación de imaginaria y FDP cuando este período supere las 18 horas
3. 25% del tiempo empleado en la imaginaria contabiliza como tiempo de actividad

4. La imaginaria esta seguida de un período de descanso
5. La imaginaria cesa cuando el tripulante se presenta en el punto de presentación designado
6. Si la imaginaria cesa dentro de las 6 primeras horas, el máximo FDP se inicia en la presentación
7. Si la imaginaria cesa después de las 6 primeras horas, el máximo FDP se reduce en la cantidad de espera que supera las 6 horas
8. Si el FDP se extiende a causa de un descanso en vuelo o descanso parcial en tierra, las 6 horas de los párrafos anteriores se extiende a 8 horas
9. Si la Imaginaria comienza entre las 23:00 y las 07:00, el tiempo entre las 23:00 y las 07:00 no contará para la reducción del FDP acorde a los puntos (6), (7) y (8) hasta que la Compañía contacte con el tripulante

Ejemplo 1: Im de 4:00-16:00 LT:

El tiempo transcurrido desde las 4:00-7:00 h locales se consideraría tiempo de descanso, sin ningún tipo de reducción(punto 9), las 6 h siguientes, hasta las 13:00 h locales no afectarían a efectos de reducción de FDP, por lo que si se nos solicita para la presentación de un vuelo a las 16:00 h, habríamos superado ese tiempo en 3 h, que serían las horas a restar del máximo FDP correspondiente, pudiendo, en éste caso, hacer 8:30h de FDP según cuadro 2.

Ejemplo 2: Im de 12:00-00:00 LT:

Las primeras 6 h de servicio de Im no contabilizarían a efectos reducción, a partir de las 18:00h locales, o a las 20:00 h locales si fuera para realizar un vuelo con descansos a bordo o descanso parcial en tierra, por lo que si nos solicitan para presentarnos a un vuelo con firma a las 22:00 h locales con descanso a bordo programado, habría que restar al máximo FDP las 2 h transcurridas desde las 20:00 h

6

Alimentación (ORO.FTL. 240)

Durante el periodo de actividad de vuelo deberá ofrecerse a los miembros de la tripulación la posibilidad de comer y beber para evitar cualquier menoscabo de su rendimiento, especialmente cuando el periodo de actividad de vuelo sea superior a seis horas.

Los tripulantes tendrán la posibilidad de comer y beber siempre que la actividad esté comprendida entre las 05:00 y las 10:00 horas, las 13:00 y las 16:00 horas y entre las 20:00 y las 24:00 horas respectivamente, que siempre serán horas locales del lugar donde se inicia el servicio.

Fase de ritmo circadiano de mínimo rendimiento/ Window of Circadian Low (WOCL)

Periodo comprendido entre las 2:00 y las 5:59 horas en la zona horaria en la que está aclimatado el miembro de la tripulación.

ORO.FTL.205 PERIODO DE ACTIVIDAD DE VUELO (FDP)

ORO.FTL.205 b): Periodo máximo diario de actividad de vuelo sin el uso de extensiones previstas para miembros de la tripulación aclimatados que deberán cumplir los valores estipulados en la siguiente tabla.

Cuadro 2

Periodo máximo diario de actividad de vuelo-Miembros de la tripulación aclimatados

Inicio del periodo de actividad de vuelo a la hora de referencia	1-2 Sectores	3 Sectores	4 Sectores	5 Sectores	6 Sectores	7 Sectores	8 Sectores	9 Sectores	10 Sectores
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

- *Límites para Tripulación de vuelo y cabina.*
- *Al aplicar ésta tabla, primero deberemos consultar la tabla 1 (aclimatación), solamente podremos basarnos en los límites de la tabla 2 si estamos en estado B o D.*
- *En estado de aclimatación "Desconocido (X)", tendremos que aplicar los límites de la tabla 3.*
- ***Ejemplo:** Si estamos en JFK y no estamos aclimatados y la hora de firma para regresar a Madrid es a las 12:00h locales (JFK), deberemos aplicar la diferencia horaria y trasladarla al "horario de referencia" (aquel en el que estamos aclimatados), por lo que correspondería a las 18:00h, consultando la tabla 2, veríamos que podríamos hacer un FDP de 11:00h.*
- ***Ejemplo 2:** Si estando en Madrid, en nuestro horario de referencia, comenzando nuestro FDP a las 06:15, y tenemos programados 4 sectores, veremos que podremos realizar una FDP de 12:00h.*

7

Tabla 3: Miembros de la tripulación en un estado de aclimatación desconocido (X)-Ésta tabla sólo es aplicable si se está en estado de aclimatación desconocida (X) y NO se realizan descansos a bordo.

Cuadro 3

Miembros de la tripulación en un estado de aclimatación desconocido

Tiempo diario máximo de actividad de vuelo por sector						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

Debido a que España, como estado miembro ha optado por no aplicar las disposiciones del punto ORO.FTL 205 (e) del anexo del Reglamento (UE) núm 965/2012, se seguirán aplicando las disposiciones nacionales existentes relativas al **DESCANSO EN VUELO** hasta el 17 de febrero de 2017.

Estos límites son los siguientes:

1. El período de actividad de vuelo para la tripulación de cabina de pasajeros podrá extenderse hasta los máximos siguientes, siempre que se respete el período de descanso mínimo previsto en cada caso:
 - a) Un máximo de 18 horas y 30 minutos siempre que cada tripulante descanse una tercera parte del tiempo de duración del trayecto total, sustrayendo del tiempo total de vuelo 1 hora por cada sector.
 - b) Un máximo de 16 horas y 30 minutos siempre que cada tripulante descanse una cuarta parte del tiempo de duración del trayecto total, sustrayendo del tiempo total de vuelo 1 hora de cada sector.
 - c) Un máximo de 15 horas siempre que cada tripulante quede relevado de todo servicio durante 1 hora.
2. El lugar de descanso habilitado para poder extender la actividad de vuelo por descanso en vuelo será un asiento de la cabina de pasajeros, pudiendo la compañía sustituirlo por otro lugar con al menos las mismas condiciones de confortabilidad para el descanso.
3. En caso de extensión del período de actividad, el número de aterrizajes estará limitado a un máximo de 3 quedando excluidos los sectores de posicionamiento.
4. En ningún caso, el período de actividad de vuelo extendido por descanso en vuelo será superior al período de actividad de vuelo extendido que corresponda a la tripulación de vuelo, sin perjuicio de la posibilidad de hacer uso de lo establecido en el apartado 7.1.6.3. del MO parte A.

8

A partir del 17 de febrero de 2017 estarán en vigor otras tablas de FDP con Crew Rest que publicaremos.

Tabla 4. Periodo máximo diario de actividad de vuelo CON EXTENSIONES sin descanso en vuelo.

Máxima actividad diaria FDP con extensión - Tripulantes aclimatados				
Hora de inicio de actividad de vuelo	Sectores			
	1 - 2	3	4	5
0600-0614	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0615-0629	13:15	12:45	12:15	11:45
0630-0644	13:30	13:00	12:30	12:00
0645-0659	13:45	13:15	12:45	12:15
0700-1329	14:00	13:30	13:00	12:30
1330-1359	13:45	13:15	12:45	N.P. / N.A.
1400-1429	13:30	13:00	12:30	N.P. / N.A.
1430-1459	13:15	12:45	12:15	N.P. / N.A.
1500-1529	13:00	12:30	12:00	N.P. / N.A.
1530-1559	12:45	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
1600-1629	12:30	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
1630-1659	12:15	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
1700-1729	12:00	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
1730-1759	11:45	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
1800-1829	11:30	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
1830-1859	11:15	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
1900-0359	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0400-0414	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0415-0429	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0430-0444	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0445-0459	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0500-0514	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0515-0529	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.
0530-0544	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.	N.P. / N.A.

9

1. El período máximo diario de actividad de vuelo podrá extenderse un máximo de una hora hasta dos veces en un período de siete días consecutivos. En ese caso:
 - a) el tiempo mínimo de descanso anterior y posterior al vuelo se incrementará en dos horas, o
 - b) el tiempo de descanso posterior al vuelo se incrementará en cuatro horas.

2. Cuando se extiendan períodos de actividad de vuelo consecutivos, el descanso adicional anterior y posterior entre las dos operaciones exigido en el punto 1 se tomará seguido.
3. El uso de la extensión se deberá planificar con antelación y se limitará a un máximo de:
 - a) 5 sectores cuando el período de actividad de vuelo no coincide con la fase del ritmo circadiano de mínimo rendimiento (WOCL), o
 - b) 4 sectores, cuando el período de servicio en vuelo coincida con la fase de mínimo rendimiento (WOCL) en 2 horas a lo sumo, o
 - c) 2 sectores, cuando el período de servicio en vuelo coincida con la fase de mínimo rendimiento (WOCL) en más de 2 horas.

4. La extensión del período máximo diario de actividad de vuelo básico sin descanso en vuelo no se combinará con extensiones por descanso en vuelo o actividad partida en el mismo período de actividad.

Art. 5.3.2 Vuelo en situación- Será posible que a un periodo de actividad aérea siga un vuelo en situación, si el tiempo total invertido en la actividad aérea precedente más el del vuelo en situación no supera 18 horas.

Circunstancias imprevistas durante el vuelo- Discrecionalidad del Comandante ORO.FTL.205(f)

1) En caso de circunstancias IMPREVISTAS durante la operación real de un vuelo que se inicien en el momento, o después, de la presentación al servicio, las limitaciones de actividad de vuelo (FDP), actividad y de descanso, podrán ser modificadas por el comandante con las siguientes condiciones:

- I) El periodo máximo de actividad de vuelo básico después de aplicar ORO.FTL.205 b) y e) ORO.FTL 220 no podrá incrementarse en más de 2h salvo que la tripulación de vuelo haya sido incrementada, en cuyo caso será hasta un máximo de 3h.
- II) Si en el sector final de un periodo de actividad de vuelo se producen, después del despegue, circunstancias imprevistas que hacen que se supere el incremento máximo permitido, el vuelo podrá continuar hasta destino.
- III) El periodo de descanso posterior nunca será inferior a 10h.

2) En caso de circunstancias imprevistas que pudieran causar fatiga intensa, el comandante, en podrá reducir el periodo real de vuelo y/o incrementará el tiempo de descanso.

3) Deberá consultar a todos los miembros de la tripulación sobre sus niveles de alerta.

4) Remitirá un Informe al Operador.

Sólo será de aplicación con tabla básica de FDP, sin extensiones, o a partir del 17 febrero 2017, aplicando tabla actividad con descansos a bordo.

Circunstancias Imprevistas en Operaciones de Vuelo - Retraso en la Presentación del Servicio

ORO.FTL 205(d)

Con el objetivo de permitir a un tripulante permanecer en su domicilio o alojamiento adecuado cuando se activa el procedimiento de notificación retrasado, la notificación se realizará con una antelación mínima de 45 minutos en su base, o 30 minutos fuera de base, sobre la hora inicialmente prevista de presentación, vía SMS, no pudiéndose retrasar ésta, siempre que el tripulante haya abandonado su lugar de descanso con el único objetivo de dirigirse al aeropuerto.

En tal caso, si el tripulante es informado de la hora de información retrasada, el FDP se calcula como sigue:

- a) En la primera notificación del retraso se calculará el máximo FDP de acuerdo a (c) o (d).
- b) Si se modifica otra vez la hora de presentación, el FDP empieza a contar 1 hora después de la segunda notificación o a la original retrasada, si ésta es anterior a la 1 hora después de la segunda notificación.
- c) Cuando el retraso es de menos de 4 horas, el máximo FDP se calculará en base la hora de presentación original y el FDP se inicia en el momento de la hora de presentación retrasada.
- d) Cuando la demora es de 4 horas o más, el máximo FDP se calculará en base al límite más restrictivo entre la presentación original o la retrasada y FDP se inicia en la presentación retrasada.
- e) Como excepción a (a) y (b), cuando la Compañía informe a los tripulantes de un retraso de 10 horas o más sobre la hora de presentación y no se interrumpe el tiempo de descanso por la Compañía, dicho retraso de 10 horas o más computa como un período de descanso.

11

Ejemplo (puntos c y d)

1. *Firma original 13:00h. Mad-Sdq (según tabla 2 límite 13:00h actividad)*
Retraso 3h (<4h): FDP máximo original sería de 13h, pero comienza a la hora presentación, por lo que firmando a las 16:00, podríamos hacer un máx. de 13h de FDP.
2. *Firma original 13:00h. Mad- Sdq (según tabla 2 límite 13:00h actividad)*
Retraso 5h (>4h): FDP máximo original sería de 13h, pero la presentación retrasada es a las 18:00 h, por lo que comprobamos que el máx FDP corresponde a 11:00h. Al ser más restrictiva la hora modificada, la aplicaríamos como límite. El FDP se inicia a la hora de presentación.

Quedamos, como siempre, a vuestra disposición.

Recibid un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA Air Europa.