

1. INTRODUCCIÓN
2. PUBLICACIÓN DE PROGRAMACIONES
3. MORATORIA PARA LAS EXTENSIONES CON DESCANSO EN VUELO
4. DISCRECIONALIDAD DEL COMANDANTE
5. REGLA DE LA NORMA MÁS BENEFICIOSA

1. INTRODUCCIÓN

La legislación aeronáutica europea ha ido avanzando hacia la unificación de las distintas normativas nacionales, pasando por distintas fases (JAR OPS, EU OPS, fundación de la European Agency for Safety in Aviation - EASA -, etc.), hasta llegar a las AIR OPS. En el terreno de la normativa de descansos y límites de actividad, tras un largo proceso, la Unión Europea ha promulgado un texto legal, que entró en vigor el 18 de febrero pasado, con algunas salvedades para el caso español, como luego veremos.

Dada la **complejidad y extensión de la normativa europea FTL** (Flight Time and Duty Limitations), parece más adecuado informar sobre sus principales aspectos en distintos comunicados, que iremos numerando con el fin de facilitaros su archivo y posterior consulta.

Las FTL tienen aspectos positivos para los tripulantes, que trataremos más adelante, pero también negativos. Necesariamente tenemos que comenzar hablando de un aspecto negativo, porque supone una grave dificultad para los trabajadores y sus representantes: **la dispersión de la normativa en diferentes documentos**. Si el legislador hubiera estado interesado en facilitar a los tripulantes una herramienta de fácil acceso y consulta, habría refundido en un único documento la normativa que nos afecta, máxime en una materia tan sensible como el descanso, la fatiga y los límites de actividad. No ha sido el caso, por lo que cabe sospechar acerca de las verdaderas intenciones de los legisladores europeos. Las FTL se encuentran diseminadas en distintos documentos, lo que dificulta su conocimiento y, por consiguiente, coloca en una posición de ventaja a los operadores.

Aparte de las propias FTL, publicadas en el [Reglamento UE nº83/2014](#), que son una subparte de las [ORO](#) (Organisation Requirements for Air Operations), nos encontramos con los AMC, que son los [Acceptable Means of Compliance](#) para que los operadores cumplan con las FTL. Como el que hace la ley, hace la trampa, los legisladores han contemplado la existencia de los Alt MOC, los Alternative Means of Compliance, o medios alternativos de cumplimiento a los AMC. Además, tenemos las [Certifications Specifications](#) y el [Guidance Material](#), que amplían y complementan las ORO.FTL. Como vemos, todo un laberinto, que vamos a intentar desbrozar a lo largo de próximos comunicados.

En todo caso, **es vital que vayamos familiarizándonos con el nombre de todas estas normas**. En ausencia de norma de convenio mejor, son nuestra ley.

2. PUBLICACIÓN DE LAS PROGRAMACIONES

Comencemos con un ejemplo de especial relevancia para los TCP. Según el AMC1 ORO.FTL.110 (a), las programaciones deben ser publicadas con 14 días de anticipación. En este caso, Iberia ha presentado ante AESA (Agencia Española de Seguridad Aérea) un Alt MOC (medio alternativo de cumplimiento) por el que justifica que nos las siga entregando con 7 días de antelación. El capítulo 7 del MO (A), Limitaciones de Tiempo de Vuelo, recoge la interpretación que ha hecho Iberia de las FTL. Y subrayamos interpretación, porque existen varios puntos en los que discrepamos absolutamente de la misma.

En concreto, el capítulo 7.3.0 recoge el Medio Alternativo de Cumplimiento (Alt MOC) en el que se basa Iberia para seguir comunicando con 7 días las programaciones. Una vez estudiado con atención dicho capítulo, queda patente que las afirmaciones que en él se realizan, en el mejor de los casos, resultan incomprensibles, dada la penosa redacción de la que adolecen. En el peor, no se ajustan a la verdad. Nos parece inconcebible que AESA haya podido aceptar un Alt MOC con estas características de endeblez y falta de adecuación a la realidad.

Por este motivo, **SITCPLA ha dirigido un escrito a la dirección de Producción, de OPS, de TCP y de RRHH**, que reproducimos a continuación:

Estimados Señores:

A la vista de la explicación de motivos expuesta en el MO (A) en su referencia: 7.3.0, pág. 1, Rev. 7 "ALTMOC-PUBLICACIÓN HORARIOS-7 DÍAS" debemos hacer las siguientes consideraciones:

La redacción es, a todas luces, confusa. La incoherencia gramatical no solo no ayuda a su comprensión sino que produce una confusión detrás de otra. No entendemos aún cómo ha podido ser aceptada por AESA, en su tenor literal.

Tal y como ordena la propia legislación FTL, la aprobación de un Alt MOC depende de que la lucha contra la fatiga del tripulante sea compensada con un mecanismo alternativo a esos 14 días de antelación que marca la AMC1 ORO.FTL.110(a) y, a la vista del mencionado pasaje del MO(A), no existe ninguna compensación a la norma mencionada.

A día de hoy, en la web de EASA, no figura como sancionado el Alt MOC.

Quedamos a la espera de que nos especifiquen detalladamente cuáles son los mecanismos alternativos a la entrega de las programaciones con 14 días de antelación con los que Iberia justifica una desviación de la AMC1 ORO.FTL.110(a).

Asimismo, les recordamos que las FTL establecen que el operador debe demostrar individualmente que la alternativa que proponen mitiga la fatiga al menos tanto como la norma de la que se desvía. Algo que, a nuestro juicio, Iberia dista mucho de hacer en el capítulo anteriormente citado del MO(A).

Quedamos a la espera de sus noticias.

3. MORATORIA PARA LAS EXTENSIONES CON DESCANSO EN VUELO

También queremos recordaros que España (en este caso son los Estados, no los operadores, quienes pueden hacerlo) ha solicitado una prórroga de 12 meses para la aplicación en nuestro Estado de todos los puntos de las FTL relacionados con la extensión de tiempos de actividad aérea calculados con descanso en vuelo. Este extremo ya fue anunciado por Iberia en su circular del 17 de febrero de este año. Dicha petición de prórroga se debe, con toda probabilidad, a que existen compañías en España que operan sin *crew rest* o zona de descanso contemplada en las FTL. Por lo tanto, **en lo relativo a los límites de actividad aérea, los TCP seguimos rigiéndonos por lo que establece el XVII Convenio de TCP de Iberia.**

4. DISCRECIONALIDAD DEL COMANDANTE

Queremos recalcar que aunque la ORO.FTL.201 (f) contempla la "discrecionalidad del comandante" para aumentar la actividad en circunstancias imprevistas durante el vuelo, **nuestro convenio restringe dichas circunstancias a "causas de fuerza mayor"**, que además circunscribe a las siguientes: "operaciones de salvamento (...) necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza". Tengámoslo en cuenta a la hora de **rechazar presiones indebidas** para saltarnos nuestros vigentes límites de actividad.

5. REGLA DE LA NORMA MÁS BENEFICIOSA

Debemos recordar que, en caso de conflicto entre las FTL y nuestro convenio, **siempre tendrá prevalencia la norma que nos resulte más beneficiosa**. Un buen ejemplo es lo ocurrido con el preaviso para las imaginarias, como detallaremos en el próximo comunicado sobre las FTL, aunque este asunto ya fue avanzado en nuestro [SITCPLA IBERIA INFORMA del 19 de febrero](#), publicado justo después de la entrada en vigor de las FTL.

Debemos resaltar que el incumplimiento de una norma FTL es un incumplimiento de ley. El convenio es ley entre las partes. Las FTL son ley ante todos. Tengámoslo presente. Ejemplos como "pasarse de actividad" o "perder descanso", contraviniendo lo estipulado en las tablas FTL, serían gravísimas vulneraciones de la ley. Iremos informando de todo ello en sucesivos SII FTL.

Seguiremos informando.

Sección sindical SITCPLA - IBERIA.