Sitcpla Iberia INFORMA
24.03.17

RESUMEN DE LA COMISIÓN DE INTERPRETACIÓN Y VIGILANCIA DEL 22 DE MARZO

1. Temas pendientes:

1.1. Póliza pérdida de licencia TCP (Mapfre)

Desde la Representación Social se da finalmente el visto bueno. Asunto resuelto.

1.2. Firmas actas

Relaciones Laborales remitirá las que quedan pendientes para firmarlas en la próxima reunión de esta Comisión.

1.3. Desaparición de maleta de TCP en MIA

Caso de TCP a quien le extraviaron o robaron la maleta. Relaciones Laborales comenta que solo pueden reponerle los artículos del uniforme que tenía dentro, así como la maleta, pero no se ha podido determinar el responsable de la desaparición. En cualquier caso, la denuncia es imprescindible.

1.4. Período de descanso de 144 horas tras NRT y PVG. Artículo 87.5(c) del XVII Convenio

Relaciones Laborales manifiesta que ellos entienden que el periodo de descanso son 144 horas. La parte social entiende que el periodo de descanso ha de ser 6 días, ya que es el único párrafo del art. 87 que especifica el número de días claramente. No se alcanza acuerdo sobre el asunto.

Reproducimos a continuación el párrafo del convenio:

Cuando se han cruzado seis husos horarios o más, durante el recorrido en un total de más de tres días (72 horas) de ausencia, el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (144 horas). Durante este período intermedio, después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

1.5. Prendas uniforme

Relaciones Laborales nos informa que los errores en cuanto a las prendas, entrega y número se pueden resolver mandando un correo a vestuario@iberia.es

Asimismo, la Gestora de corto y medio radio se compromete a entregar gabardina y la dotación necesaria a los TCP eventuales que no la tengan y así lo soliciten.

1.6. Nuevo sistema de procedimiento de cobro de gastos producidos por razón de enfermedad

Relaciones Laborales entiende nuestra petición ya que, en los casos de tener que acudir a muchas sesiones de rehabilitación por accidente laboral, es el TCP de baja el que tiene que adelantar el dinero, máxime si no puede conducir. Pero desde el departamento financiero de Iberia nos reiteran que es imposible el anticipo de gastos, o establecer algún tipo de bono de taxi. Desde SITCPLA se sugiere un sistema parecido al del personal de tierra en comisión de servicio, relativo al pago del trasporte, pero nos insisten que no es aplicable al colectivo de vuelo. No se alcanza acuerdo sobre el asunto.

1.7. Días libres asignados en incidencias

A la pregunta de si los días libres asignados en incidencias entran en la media anual para la elaboración del cuadro del art. 76 de la guarda legal, la dirección contesta que sí, a falta de confirmarlo por parte de la unidad de programación.

1.8. Aplicación ORO.FTL.205 del 18 de febrero del 2017

La representación solicita que conste en acta que, para determinados vuelos, sobre todo los que requieren mayor actividad en ejecución (por avería o por el motivo que sea) y, por tanto, mayor descanso, las FTL requieren que se defina qué tipo de vuelo se trata a la hora de la firma, para así poder estipular el descanso legal necesario. De hecho, hay vuelos de entre 0801 a 0910 horas en los que la dirección se compromete a que haya un descanso mínimo de 1 hora, como establecen las FTL.

Asimismo, desde la parte social se le advierte a la empresa que hay límites de actividad de la tabla 2 ORO FTL 205 que, dependiendo de la hora de firma, establecen un límite de 11 horas para tripulantes aclimatados.

1.9. Cima y descanso previo

Se denuncia que no aparecía programado un día de descanso previo antes de un CIMA, como así exige el convenio. Nos cuentan que ha sido un error informático en el caso de 5 TCP, y que se ha corregido.

2. IB 6500 SDQ - MAD 06/03 Crew rest inoperativo

La parte social denuncia el caso de este vuelo en el cual se le dijo a la sobrecargo desde H24 que al salir 7'55 y no 8 horas de plan de vuelo no correspondía descanso. Le recordamos a la dirección que **el tiempo de descanso ininterrumpido en vuelo ha de calcularse <u>de acuerdo a lo programado</u> NO AL PLAN DE VUELO.** Solicitamos desde la parte social que conste el error y quede registrado en acta, con el fin de que quede registrado fehacientemente lo ocurrido.

3. Confidencialidad información baja por IT

Cuando un TCP llama para darse de baja por el motivo que sea, la parte social insiste en que no se ha de preguntar el motivo de la baja desde H24, Crew Control, CCO, etc. Con decir que no se está en condiciones para volar es más que suficiente.

4. Desayuno hotel BOS (Art.119)

El convenio establece lo siguiente:

La contratación de los hoteles, incluido un desayuno de tipo continental o similar, o buffet si el hotel lo ofrece, siempre que el horario de servicio del hotel lo permita, se hará directamente por la Compañía, a cuyo cargo correrá el abono de estos conceptos.

La Representación Social solicita que, en este hotel, si hay buffet, éste se ofrezca a los TCP. Al estar en una zona diferenciada, parece ser que no entra en lo contratado por la compañía. La dirección esgrime un acta de 2008 de esta misma comisión respecto al hotel de JFK, donde se refleja su postura, alegando que no es obligatorio ofrecer buffet a los TCP. (Dicha acta también recoge el rechazo de la parte social a esta interpretación de la dirección). SITCPLA recuerda que finalmente se acabó abandonando dicho hotel, el Millenium en JFK, dados los problemas que se venían produciendo en el mismo. No se alcanza acuerdo sobre el asunto.

Asimismo, le recordamos a la dirección que el cambio de Hotel en BCN ha sido a peor por el exceso de ruidos en la zona, al estar situado encima de una estación de ferrocarril, dificultando esto el descanso de los TCP.

5. Nota discrecionalidad del Comandante

El artículo 91 del XVII Convenio, Facultades del Comandante, establece lo siguiente:

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida ***cuando causas de fuerza mayor así lo exijan****, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los TCP sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos* ***se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puedan ser requeridos, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.***

Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la Tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo, antes de llegar a los límites establecidos, hasta que mediante un período de descanso adecuado, el TCP o los TCP se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

La parte social muestra su total oposición al respecto de la circular publicada el 14 de febrero por la Dirección de Operaciones. Se sacan a relucir las circulares al respecto, números REF 29/2016 y REF 03/2017. Nuestro convenio no contempla la discrecionalidad del comandante, salvo en las salvedades que expresamente figuran, estando claramente acotadas.

6. Asignación de día libre el mismo día del chequeo de la mañana en el INCIVOX

Seguimos insistiendo desde la parte social en que se están adjudicando erróneamente días libres en incidencias, en el chequeo de la mañana, cuando deberían ser días sin servicio asignado. Desde programación nos contestan que muchas veces es por error del sistema, y que no hay problema alguno en designarlos como día sin servicio asignado, si así se solicita a la unidad de programación.

7. Chequeo en los días PO, estando de incidencias

Desde SITCPLA queremos que conste en acta nuestra total oposición a la interpretación de la dirección de que un TCP, disfrutando de un día de licencia no retribuida, y estando de incidencias, tenga que llamar a Incivox o chequearse online. Si un trabajador tiene licencia sin retribuir no tiene obligación laboral alguna, ya que no cobra por ello. La compañía se reafirma en su postura. No se alcanza acuerdo sobre el asunto.

8. Línea especial MAD – ASU

Desde SITCPLA solicitamos que, de cara al futuro, todos los casos de líneas especiales que impliquen incumplimientos de convenio se resuelvan antes de que estos se produzcan, no después, cuando ya no tengan solución posible por falta de tiempo. La dirección se compromete a ello.

9. Maitours

Se exponen varios casos de problemas con el transporte que, de acuerdo a lo tratado, parece que suponen una degradación del servicio, hasta el extremo de darse un caso de ir Maitours a recoger a un TCP a su domicilio sin sitio en la furgoneta, al estar todas las butacas ocupadas.

Seguiremos informando.

Un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA en Iberia