

¿VOLAR FUERA DE NORMAS? NO, GRACIAS.

El 13 de agosto, la tripulación que pernoctaba en MEX, y tenía programada la vuelta a MAD en el IB-6406, fue contactada por Control de Red para, en principio, “pedirle el favor” de operar la vuelta con escala en UIO, ya que el vuelo con esta parada superaba los límites de actividad del convenio. A causa de un avión averiado tras un aterrizaje que dañó el tren, en UIO se encontraban pasajeros retenidos a la espera de volar a MAD. Sin embargo, a media mañana, sin haber sondeado a la tripulación más que de manera informal, a través de la sobrecarga, **todos los tripulantes recibieron una notificación por la que se les asignaba la nueva rotación MEX-UIO-MAD.**

En ese momento, uno de los TCP contactó con H-24, cuyos jefes de turno y de día le confirmaron que **la nueva rotación se quedaba fuera del convenio**, aunque sí cumplía las FTL. Algo que, como veremos, no es cierto. Dicho TCP comunicó a H-24 su intención de respetar el convenio y, por tanto, de no realizar dicho vuelo con escala en UIO. Lamentablemente, el resto de la tripulación optó por saltarse los límites de actividad y realizó la rotación con estas preocupantes cifras:

- 1:00 hora: Firma antes del despegue
- 4:00 horas: MEX-UIO (IB-0032) 13-08-2018
- 1:50 horas: escala en UIO
- 10:50 horas: UIO-MAD (IB-0036) 14-08-2018
- 0:30 minutos: Calzos

Según nuestras cuentas, esto arroja 18:10 horas de actividad, incluso asumiendo el tiempo de vuelo de 4 horas de baremo que Iberia asigna al tramo MEX-UIO, que es 23 minutos superior, según hemos comprobado con los horarios de las compañías que operan ese tramo.

SITCPLA denunció el 16 de agosto, en la Comisión de Programaciones, en los términos más contundentes, este nuevo atropello al convenio de los TCP por parte del personal de H-24. La dirección de Iberia se defendió apelando, con tintes trágicos, a la situación de los pasajeros que se encontraban tirados en UIO, como si eso fuera motivo suficiente para operar un vuelo por encima de los límites que marca no sólo nuestro convenio, sino la legislación FTL. Algo que contraviene la seguridad en vuelo de manera palmaria. Además, la dirección de Iberia alegó que el tiempo de actividad final de la rotación se quedó en 16:56 y que el programado fue de 17:10 horas. Con lo cual, está reconociendo que **programó a la tripulación una rotación que superaba las 16:45 que tenemos en convenio como límite de actividad, EN EJECUCIÓN, no en programación**, en largo radio, desde diciembre de 2001. No sabemos de dónde se sacan esas 17:10 en programación, que suponen una hora menos de lo que arrojan nuestras cuentas, aunque suponemos

que hacen la trampa de calcular con los planes de vuelo, en lugar de las horas baremo, como debe ser, además de asignar un tiempo irrealmente corto a la escala en UIO.

SITCPLA está estudiando las acciones que en Derecho nos correspondan para denunciar esta violación del convenio de los TCP de Iberia. También **debemos recordar a todos los TCP la posibilidad de actuar como hizo el compañero que se negó a operar un vuelo que superaba los límites de actividad del convenio y, en todo caso, nuestra recomendación de hacerlo**, máxime cuando se superan también los límites establecidos por la legislación FTL.

Nos sorprende la actitud comprensiva hacia la dirección de los demás sindicatos, frente a la denuncia de estos hechos por parte de SITCPLA en la Comisión de Programaciones. STAVLA llegó a hablar de “favores mutuos” y pidió que se compensara a los tripulantes que habían realizado el vuelo. Alguien llegó a proponer en la Comisión que se les permitiera elegir una línea a su antojo. Es decir, que se propone premiar con una prebenda que vulnera el convenio a quienes optaron por saltárselo.

A nosotros nos parece que esta actitud conciliadora de algunos sindicatos frente a los atropellos a nuestro convenio **envía un mensaje erróneo a la dirección de Iberia, que es el de envalentonar a quienes se encargan de presionar a los TCP para sacar adelante la producción**, a costa de saltarse nuestro convenio y la legislación en materia de actividad y descansos.

Si seguimos poniendo paños calientes a las vulneraciones de nuestro convenio, que no nos extrañe que se sigan produciendo.

Frente a esta actitud, SITCPLA recuerda: ¿Volar fuera de normas? No, gracias.