

**SITCPLA REPROCHA AL PRESIDENTE LA ROTACIÓN CORTA A NRT
Y DENUNCIA LA FALTA DE UN SISTEMA DE CONTROL DE LA FATIGA**

El pasado 22 de mayo, SITCPLA se dirigió al presidente de Iberia, Luis Gallego, para mostrarle nuestra máxima preocupación por dos asuntos que guardan una estrecha relación. De un lado, la falta de noticias sobre la implementación en Iberia de un sistema de FRMS (Fatigue Risk Management System). A pesar de que con ocasión de la entrada en vigor de las FTL, en febrero de 2016, la dirección de Iberia nos comunicó su intención de implementar una unidad de FRMS, y que así se lo había comunicado a AESA, la realidad es que dicho sistema no se ha puesto en práctica en nuestra Compañía, tal y como hemos podido contrastar en varias fuentes.

La ausencia de un sistema para la gestión del riesgo de fatiga en las tripulaciones de Iberia supone una alarmante carencia, máxime en una compañía de nuestro nivel, y delata cuál es el interés real de la dirección de Iberia en minimizar uno de los riesgos operacionales más serios a los que tiene que hacer frente una aerolínea: la fatiga de sus tripulaciones, tanto técnicas como de cabina de pasajeros. Porque todos tenemos un papel que jugar en la seguridad de nuestros vuelos.

Desde que la dirección de Iberia anunció su intención de instaurar un FRMS, SITCPLA ha solicitado formar parte de dicha unidad, una posibilidad que las FTL dejan abierta. Sin embargo, se nos contestó que no veían viable la inclusión de los sindicatos en una unidad que, hasta el momento, no ha llegado a constituirse. Una carencia incomprensible, ya que **hasta compañías de bajo coste, como easyJet, cuentan con una unidad para la gestión del riesgo de fatiga en las tripulaciones.**

A esta carencia se suma la aparición de **la rotación corta de MAD-NRT-MAD**. Un pairing que dura 55 horas, de las cuales más de 30 son de actividad y que incluye dos rupturas de WOCL (Window of Circadian Low), cuando nuestros ritmos circadianos están en su fase más baja, de 2 a 6 de la madrugada. Estas rupturas del ritmo circadiano son consecutivas, antecedidas y seguidas por dos actividades al máximo de extensión, comprometiendo en ocasiones incluso el tiempo de baremo, y se producen antes y después de un descanso en destino inferior a 20 horas, con horario local de MAD y de destino mayoritariamente diurnos. Con razón **empieza a ser conocido entre los tripulantes como *harakiri express*.**

SITCPLA entiende que **una línea de estas características resultaría de obligada monitorización y seguimiento por parte de un sistema de gestión de riesgos de la fatiga**. Lamentablemente, no contamos con tal unidad en Iberia, por lo que nos preguntamos qué medidas de mitigación de la fatiga pueden tomarse en general, y en relación con esta línea en concreto, en particular. Aunque hablar de medidas de mitigación de la fatiga suena a sarcasmo, sobre todo cuando vemos que hay TCP a quienes se programan hasta 3 días de curso con carácter previo a esta línea. Una actividad que, si bien no es de vuelo, genera una fatiga adicional absolutamente innecesaria en este flagrante caso.

Ante la falta de respuesta a nuestro escrito, y lamentando el vacío informativo en lo concerniente a un sistema que nos parece de urgente implementación, SITCPLA se dirigirá a los organismos competentes en la materia, con objeto de seguir presionando para que Iberia finalmente se dote de un FRMS, tal y como las FTL recomiendan que se haga.

Seguiremos informando.

Sección de SITCPLA en Iberia.