

Madrid, 10 de enero de 2024

Estimados afiliados,

Modificación en tiempos de descanso hoja de firmas

Cómo sabéis, actualmente tenemos dos tipos de descanso a bordo: El descanso por Convenio (vuelos de más de 7h de duración) y los descansos obligatorios para extensión de la actividad (FDP), cuya duración viene reflejada en la hoja de firmas.

Queremos tratar este último de descanso, ya que nos estáis trasladando muchas dudas sobre él.

Este tipo de descanso va unido específicamente al Flight Duty Period que se nos permite hacer la normativa FTL. Cuando realizamos un vuelo con descanso para extender la actividad, el FDP máximo que podemos hacer viene especificado en el casillero digital y, en la hoja de firmas se especifica la duración del descanso que debemos hacer para poder alcanzar el máximo FDP asignado.

Si se realiza un descanso con una duración inferior a la que indica la hoja de firmas, estamos modificando nuestro FDP máximo.

¿Qué significa esto?

La consecuencia directa e inmediata es que reducimos el FDP máximo que podemos realizar.

¿Está permitido?

Sí, nuestro MO especifica que la duración de los descansos en la hoja de firmas es orientativa y que puede ser modificado.

¿Dónde está el problema entonces?

Hemos manifestado a la empresa nuestra preocupación sobre estas modificaciones, porque éstas se realizan durante la operativa, sin poner en conocimiento al departamento de programación del nuevo límite de FDP máximo.

Si se diera cualquier imprevisto durante la operativa (meteo, desvío, etc.), y se hubiera reducido el tiempo de descanso de los TCP, la información sobre el máx FDP de la tripulación de cabina no sería acorde a la realidad.

En consecuencia, podríamos estar operando fuera de límites sin que la empresa tenga conocimiento de ello, o sería necesario aplicar la discrecionalidad del Cmte para extender nuevamente la actividad de los TCP, con las consiguientes connotaciones que aplicarla supone.

Lo explicamos con un ejemplo:

Vuelo MAD-EZE: En nuestro casillero indica que el FDP máx es de 16.00h y en la hoja de firmas, que nos corresponde un descanso mínimo de 2h15min.

Una vez se ha despegado, la tripulación contabiliza que el FDP necesario para operar el vuelo no superará las 14h30 min, por lo que decide descansar 1h30min.

A la llegada a destino, se debe hacer desvío por meteo a MVD, para posteriormente volver a salir a EZE, incrementando el FDP por encima de 14h30 min, pero sin rebasar las 16h.

-> La empresa entenderá que la tripulación de cabina se encuentra dentro de límites, cuando la realidad es que opera fuera ellos por haber modificado el tiempo de descanso a bordo.

Maximun extended FDP	Minimum in-flight rest (in hours)		
	Class 1	Class 2	Class 3
up to 14:30 hrs	1:30	1:30	1:30
1431-1500	1:45	2:00	2:20
1501-1530	2:00	2:20	2:40
1531-1600	2:15	2:40	3:00
1601-1630	2:35	3:00	Not allowed
1631-1700	3:00	3:25	Not allowed
1701-1730	3:25	Not allowed	Not allowed
1731-1800	3:50	Not allowed	Not allowed

Hemos exigido a la empresa que especifique que el tiempo que se indica en la hoja de firmas es un descanso **mínimo y obligatorio** para el vuelo a realizar.

Cualquier modificación debe ser justificada y comunicada inmediatamente al departamento de programación.

La empresa ya nos ha respondido que próximamente se incorporarán mejoras en el casillero digital para que la tripulación esté informada de los descansos que debe y puede aplicar según el FDP.

Igualmente hemos solicitado una reunión para tratar este asunto previo a la implantación.

Turnos de descanso

Por otro lado, nos preocupa también otro hecho que también se está volviendo práctica habitual.

En este caso es la decisión del SB sobre qué turno de descanso corresponderá a cada TCP de la tripulación sin contar con el feedback de cada uno de los TCP sobre su estado de alerta.

El MO sólo estipula a este respecto que el SB debe designar qué SB, o TCP más adecuadamente cualificado, le sustituya durante su descanso, y que los TCP inexpertos no deben superar la cifra de dos en cada turno de TCP listos y preparados para actuar.

En consecuencia, no debe imponerse el turno de descanso que corresponde a cada TCP y designar los turnos durante el briefing pre vuelo.



Hotel SSA

Como ya os comunicamos, y tras el cambio al hotel InterCity de SSA solicitamos nuevamente el regreso al hotel Mercure por no reunir el primero las condiciones establecidas en nuestro convenio colectivo.

La empresa nos trasladó en diciembre que se regresaría en enero al hotel Mercure y estamos a la espera que nos contesten a la petición de la fecha exacta.

Estado de excepción Ecuador

En los últimos días, el presidente de Ecuador ha declarado por sexta vez el estado de excepción. La situación en el país es muy inestable y pernoctar en Quito y Guayaquil implica riesgo para las tripulaciones.

Desde SITCPLA estamos en contacto continuo con compañeros de otras compañías que pernoctan en Ecuador, para compartir las medidas que se están adoptand.

No obstante, y dada la inestabilidad de la situación hemos convocado una reunión extraordinaria del Comité de Seguridad y Salud para tratar y adoptar las medidas que garanticen la seguridad de las tripulaciones, así como hemos solicitado a la compañía que nos informe de las medidas que van a adoptar.

Debido a la situación del país, creemos que lo que procede es evitar las pernoctas en Ecuador, en tanto los niveles de seguridad no mejoren.

Curso FTL

3

Aprovechamos para informaros que realizaremos nuestro próximo curso de FTL el 23 de febrero, a las 10:30h en nuestra sede de la calle Alaró 3 en Barajas (pueblo).

En él, os aclararemos éstos y otros muchos asuntos relacionados con la aplicación de la normativa FTL.

Os rogamos inscripción previa vía mail a aireuropa@sitcpla.es por limitación de aforo.

Quedamos, como siempre, a vuestra entera disposición.

Recibid un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA Air Europa

