

Madrid, 20 de noviembre de 2023

Estimados afiliados,

El pasado día 16 de noviembre se celebró un nuevo FSAG (Fatigue Safety Action Group) con la participación de SITCPLA.

Como en cada FSAG, hemos expuesto los temas más relevantes que hemos observado en los últimos meses gracias a vuestros informes.

- Hemos hecho hincapié en la problemática del calor excesivo sufrido durante las escalas estos últimos meses. Este hecho también ha sido tratado por nosotros en el último Comité de Seguridad y Salud.
La empresa nos ha confirmado estar trabajando para evitar que vuelvan a darse situaciones como las vividas y estaremos pendientes de que así sea.
- Igualmente, hemos trasladado la problemática del hotel de MVD y otros incidentes sufridos en otros destinos.
Es de sobra conocido el problema sufrido en MVD hace poco tiempo, y aunque la dirección del hotel ha asegurado estar llevando a cabo un plan de control de plagas, se está estudiando el cambio al Hotel Hilton de MVD.
- Durante un tiempo se ha realizado la rotación MAD-UIO-GYE para garantizar la seguridad de las tripulaciones. Al pernoctar en GYE, la escala en UIO suponía un aumento de los niveles de fatiga de las tripulaciones por formar parte de la rotación nocturna y así lo hemos expresado. Ya se ha modificado la operativa y vuelve a estar programada con la pernocta en UIO, desapareciendo así el riesgo.
- Hemos querido hacer especial hincapié en la aplicación de las notificaciones por retraso de servicio programado.

Para poneros en antecedentes, os explicaremos la problemática brevemente:

Cuando se produce un retraso de un vuelo programado, el departamento de programación puede retrasar la hora de presentación de la tripulación. La normativa FTL contempla que sólo pueden cursarse dos nuevas asignaciones de hora de firma.

La primera notificación retrasa la hora original, pero la segunda notificación puede volver a retrasar la primera hora o adelantarla.

Por poner un ejemplo, en una firma programada a las 22:25 LT, se emite notificación a las 20:00h para retrasar la firma a las 5:00 lt. Posteriormente, a las 01:00 lt se vuelve a emitir una notificación para adelantar la firma a las 3:00 lt.

Aunque desde SITCPLA llevamos tiempo poniendo en duda la interpretación de la empresa de que el segundo aviso pueda suponer un adelanto de la primera hora asignada, y en espera de que EASA responda a este respecto a nuestra duda, actualmente se aplica lo que hemos relatado.

Evidentemente todos los retrasos de la hora de firma suponen un perjuicio, pero hemos expresado nuestra preocupación sobre todo cuando se producen en las rotaciones nocturnas de largo radio.

De facto el tripulante realiza un descanso previo a la actividad nocturna y cuando se le notifica un retraso como el del ejemplo, resulta difícil realizar el descanso previo a la nueva asignación de hora de firma en muchos casos.

La consecuencia de ello implica un posible aumento de la fatiga del tripulante, hecho que nos preocupa seriamente.

✓ Queremos recordaros que para este tipo de situaciones, así como cualquier otra en la que el tripulante lo estime, se encuentra a vuestra disposición un recurso que, suponemos por desconocimiento, es poco utilizado según las estadísticas que nos han facilitado en el FSAG.

Se trata de la comunicación a la empresa de “ Not fit to fly”.

Según contempla la normativa FTL y refleja nuestro MO(A) en su artículo 7.1.3.9 , cualquier tripulante que antes o durante la actividad estime que tiene altos niveles de fatiga, debe notificar al Jefe de Día +34649881330/ Crew Control +34971178204 para que se tomen las medidas oportunas.

De realizarse dicha comunicación antes de la actividad, el TcP será relevado del servicio asignado. Si la comunicación se realiza durante la actividad, se tomarán las medidas a su alcance y contempladas en el MO (A) para mitigar la fatiga.

En otro orden de cosas, se nos ha informado que en el Hotel de PMI y alrededores, se vienen realizando fumigaciones tanto por el hotel, como por el Ayuntamiento, debido a una presencia continua de cucarachas. Asimismo se tratará de alojar a las tripulaciones en las plantas más altas para garantizar su descanso. Os rogamos nos informéis de cualquier anomalía a este respecto.

Como seguramente sabéis, se están realizando estudios en algunos vuelos de largo radio, así como algún vuelo bajo inspección de AESA, para que se modifique la restricción de estar 5 TcP listos y preparados para actuar en caso de realizar descansos a bordo por extensión de la actividad FTL.

Esperemos que el resultado sea positivo y pronto no debamos restringir el tiempo de descanso, pudiendo realizar solamente dos turnos de descanso en vez de tres.

Aprovechamos la ocasión para informaros que retomamos los cursos de FTL que veníamos impartiendo mensualmente antes de la pandemia como os avanzamos hace unas semanas.

Nuestra intención, y mientras se mantenga la demanda, será ofrecer un curso al mes. En diciembre celebraremos el curso el próximo día 11 a las 11:00h en nuestra sede de la calle Alaró, 3 (local) en Barajas pueblo.

Al tener un aforo limitado, os pedimos inscripción vía mail a aireuropa@sitcpla.es .

Esperamos que esta información os haya sido de utilidad.

Quedamos, como siempre, a vuestra entera disposición.

Recibid un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA Air Europa