

Madrid, 30 de octubre de 2024

Estimados afiliados,

Ayer celebramos la **Comisión de Programación**.

Cómo sabéis, la Comisión trabaja con los datos de los vuelos realizados y a mes vencido, en consecuencia, se han analizado los datos del informe de equidistribución hasta el 30 de septiembre.

Actualmente un 98,2% del colectivo de TCP está encuadrado correctamente en el promedio de Horas Block y un 92,6% en dietas internacionales **con** pernocta.

En el caso de los SB, un 99,2% se encuentra encuadrado correctamente dentro del promedio en horas block y un 88,4% de ellos en dietas internacionales **con** pernocta

Aunque las cifras correspondientes a las dietas internacionales **sin pernocta** mejoran mes a mes, aún están lejos de cumplirse situándose un 66% del colectivo de TCP dentro del promedio y solamente el 63% del colectivo de SB.

Como ya os expresamos en anteriores comunicados, la dificultad en encuadrar los vuelos internacionales **sin** pernocta (DINS), se debe entre otras cosas, a que el día de llegada de un vuelo largo radio diurno computa como si fuera una DINS, lo que altera los números reales de vuelos realizados correspondientes a este marcador.

Como en cada Comisión, desde SITCPLA analizamos profundamente los datos y realizamos propuestas para mejorar el sistema, teniendo en cuenta flotas, idiomas y operativa de cada base.

Os confirmamos que la empresa y resto de la Comisión ha aceptado la propuesta realizada por SITCPLA y que mejorará los porcentajes de equidistribución en vuelos de CR/MR. En concreto, y a partir del mes de enero, se tendrán en cuenta las horas block y las dietas internacionales **con** pernocta como hasta ahora, pero el marcador que mide actualmente los vuelos internacionales **sin** pernocta desaparecerá y se convertirá en un marcador de contabilización del número total de saltos realizados en CR y MR.

Desde el inicio de la andadura del sistema de equidistribución habíamos propuesto este método, pero debido a diversos factores, no había sido aceptado.

Con la incorporación del contador de saltos CR/ MR, se solventa la falta de equidistribución según idioma (más propensos a realizar mayor número de vuelos CR/MR), así como dobles, o la exclusión de los vuelos nacionales en la equidistribución.

En estos dos meses que restan hasta el final de año deben hacerse las correcciones pertinentes para encuadrar el mayor porcentaje de TCP/ SB desviados dentro del promedio y cumplir así con la equidistribución contemplada en el Convenio Colectivo, por lo que es de esperar que cada uno de nosotros veamos mayores modificaciones si nos encontramos

fuera de éste +/-10% en algunos de los tres marcadores personales que constan en el casillero digital.

Por otro lado, hemos solicitado que aquellos TCP que están sufriendo las cancelaciones de los vuelos operados por otras cías, les sean reprogramadas las pernoctas perdidas con efecto prioritario.

## **Fatigue Safety Action Group (FSAG)**

El pasado 30 de septiembre se celebró el FSAG trimestral con la asistencia de SITCPLA.

Entre los puntos más relevantes, y gracias a vuestros reportes, se trataron las incidencias sufridas en los traslados entre SDQ-STI, aumentando además el cómputo del tiempo asignado al traslado terrestre de 1:30h a 2:30h.

En los últimos meses ha habido un repunte de los informes de fatiga por falta/imposibilidad de descanso en el hotel de MIA. Desde la empresa nos informan que se están estudiando tres hoteles y prevén modificar nuestro hospedaje en las próximas semanas.

En términos generales han disminuido los reportes de fatiga desde la incorporación de los descansos por Convenio (Preventivos) por parte del colectivo de TCP, lo que sin duda es un buen síntoma.

Queda establecido que el descanso que refleja la hoja de firmas es el mínimo y obligatorio en los vuelos con extensión del FDP por descanso a bordo.

Asimismo, desde SITCPLA solicitamos aclaración sobre la obligatoriedad de realizar los descansos en el Crew rest en vuelos con extensión del FDP por descanso a bordo en caso de detectar presencia de chinches a bordo. Desde dirección de OPS nos aclararon que, en estos casos, si el TCP no puede hacer uso del Crew Rest, se deberá notificar al Cmte para que aplique la discrecionalidad y evitar así que el TCP esté fuera de los márgenes de FDP.

2

## **Modificación del tiempo de descanso en hoja de firmas**

Hace unos días, y después de publicarse desde Jefatura de TCP una circular recordando que el tiempo de descanso en la hoja de firmas era orientativo y que podía ser modificado en función del FDP real, como indica el MO (A), desde SITCPLA publicamos otro comunicado haciendo mención al último acta del FSAG y al último boletín publicado de Gestión de la Fatiga que indica que el tiempo de descanso que consta en la hoja de firmas es el descanso mínimo y obligatorio para el colectivo de TCP.

En la reunión de la Comisión de Programación hemos podido debatir extensamente sobre este asunto y la conveniencia, o no, de que quede a criterio y responsabilidad del SB modificar el tiempo de descanso mínimo según el FDP real.

Desde SITCPLA entendemos que en la hoja de firmas debe constar el tiempo mínimo y obligatorio de descanso de los TCP según el FDP programado, y que este no debe reducirse, entre otros argumentos porque en caso de modificación, no existe un medio para comunicar a la empresa en tiempo real que los TCP han reducido su descanso y en consecuencia su FDP. Asimismo, creemos que el colectivo debe conocer de antemano cuál será su descanso mínimo y obligatorio para gestionar correctamente sus niveles de fatiga previo al vuelo, y que, en caso de posibilidad, este tiempo sea incrementado.



Desde hace meses esperamos un medio informático para trasladar los tiempos de descanso durante el vuelo, pero éste aún no se ha desarrollado.

La empresa se ha comprometido a analizar la situación que os exponemos y tratarlo en los próximos días. Os informaremos de lo que devenga para no caer en incumplimientos.

### **Error tiempo de descanso en hoja de firmas**

Desde hace unos días, debido a un error informático, el tiempo que aparece en la hoja de firmas no coincide con el de la tabla de descansos a bordo.

En la mayoría de casos aparece en el casillero digital un FDP de 15:30h y en la hoja de firmas un descanso de 1:45h, cuando corresponden 2:00h.

Os recomendamos comprobar que el descanso corresponde al FDP y realizar los descansos acorde. Nuevamente os adjuntamos la tabla.

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

Quedamos, como siempre, a vuestra entera disposición e [aireuropa@sitcpla.es](mailto:aireuropa@sitcpla.es).

Recibid un cordial saludo

Sección Sindical SITCPLA-Air Europa