

¡QUE NO TE LA CUELEN!

HERRAMIENTAS PARA VOLAR DENTRO DE NORMAS **EN CORTO RADIO**

Para evitar que Control de Red, Programación Diaria, el propio Director de TCP o cualquier otro departamento relacionado con la operativa diaria nos la cuele, es necesario que todos los TCP mejoremos nuestro conocimiento de nuestros derechos, para poder ejercerlos. SITCPLA ha editado esta pequeña guía que defenderte de las triquiñuelas habituales que utilizan para que volemos fuera de normas. Llévela contigo, y consúltala cuando sea necesario. Descárgate también el convenio [aquí](#) y guárdalo en el móvil para tenerlo siempre a mano. ¡No dejes que te la cuele!

1. LÍMITE DE ACTIVIDAD **EN PROGRAMACIÓN**

Artículo 79.- LÍMITES DE ACTIVIDAD AÉREA

Despegue Programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad límite
07:01 - 15:00	1 ó 2	14:00
	3	13:30
	4	13:00
	5	11:30
15:01 - 18:00	1	13:30
	2	13:00
	3	12:30
	4	12:00
18:01 – 23:00	5	10:30
	1	12:30
	2	12:00
	3	11:30
23:01 – 06:00	4	11:00
	5	09:30
	1	11:30
	2	11:00
06:01 – 07:00	3	10:30
	4	10:00
	1	13:30
	2	13:00
06:01 – 07:00	3	12:30
	4	11:30
	5	10:30

Cuando pretenden cambiarte un vuelo por otro, antes de que firmes, tienes que tener presente que dicho cambio supone que **TE ESTAN PROGRAMANDO UN NUEVO VUELO**. Como dicho cambio **NO ES EN EJECUCIÓN**, para saber si la nueva rotación está dentro de normas, tendrás que consultar esta tabla, la del artículo 79 del convenio. Para completar un servicio programado, en ejecución, podrán superarse los límites de actividad aérea que figuran en la tabla de la izquierda, sin superar los establecidos, en cada momento, en la normativa vigente.

Los límites resultantes figuran como ANEXO 9, en la tabla que reproducimos en la página siguiente.

La actividad aérea realizada en vuelos de situación para iniciar o proseguir un servicio se computará como actividad a efectos de límites diarios. Cuando se realice un vuelo de situación al terminar un servicio, se podrá incrementar una hora y 30 minutos de la actividad aérea correspondiente.

2. LÍMITE DE ACTIVIDAD EN EJECUCIÓN

ANEXO 9. LÍMITES DE ACTIVIDAD AÉREA EN EJECUCIÓN

DESPEGUE PROGRAMADO (HORA LOCAL)		NÚMERO DE ATERRIZAJES					
		1	2	3	4	5	6 (**)
07.01-15.00	07.01-07.44	15.00	15.00	15.00	14.15	13.30	12.45
	07.45-12.44	15.30	15.30	15.30	14.45	14.00	13.15
	12.45-14.44	15.00	15.00	15.00	14.15	13.30	12.45
	14.45-15.00	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00	12.15
15.01-18.00	15.01-16.44	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00	12.15
	16.45-18.00	14.00	14.00	14.00	13.15	12.30	11.45
18.01-23.00	18.01-18.44	14.00	14.00	14.00	13.15	12.30	11.45
	18.45-23.00	13.30	13.30	13.30	12.45	12.00	11.15
23.01-06.00	23.01-04.44	13.30	13.30	13.30	12.45	12.00 (*)	---
	04.45-05.44	14.00	14.00	14.00	13.15	12.30 (*)	---
	05.45-06.00	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00 (*)	---
06.01-07.00	06.01-06.44	14.30	14.30	14.30	13.45	13.00	12.15
	06.45-07.00	15.00	15.00	15.00	14.15	13.30	12.45

NOTA: (...) (*) En Iberia de Corto, Medio y Largo Radio, el 5º salto en esta franja horaria sólo es de aplicación en vuelos interinsulares canarios que efectúen TCP con base en un punto de estas islas, conforme a lo dispuesto en el Artículo 83.- del C.C. (**) En Iberia de Corto, Medio y Largo Radio, el 6º salto sólo es de aplicación en vuelos interinsulares canarios que efectúen TCP con base en un punto de estas islas, conforme a lo dispuesto en el Artículo 83.- del C.C. Independientemente de los límites recogidos en este Anexo, si el límite legal vigente es más restrictivo se aplicará éste.

3. FACULTADES DEL COMANDANTE

El comandante sólo puede aumentar los tiempos de actividad aérea por causas de fuerza mayor, tal y como comprobamos en el artículo 91 del convenio:

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando **causas de fuerza mayor** así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los TCP sobrepasen las limitaciones establecidas. **A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puedan ser requeridos, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.** Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la Tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo, antes de llegar a los límites establecidos, hasta que mediante un período de descanso adecuado, el TCP o los TCP se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

Es decir, no te pueden aplicar “la hora del comandante” o el “Captain discretion” de las FTL porque se haya complicado la operación y se prevea un retraso. Debes recordar que **en caso de discrepancia entre el convenio y las FTL aplicaremos siempre la normativa que más nos favorece**. En este caso, nuestro convenio colectivo.

4. PERIODO DE DESCANSO

El período básico de descanso (descanso mínimo) se calcula como tomando el mayor de los siguientes:

- La precedente actividad aérea programada más dos horas, o
- La actividad realizada si fuera mayor.
- 10 horas 30 minutos fuera de base o **12 horas si es en base**.

Para la elaboración de las programaciones mensuales de las flotas de corto y medio radio, se tendrá en cuenta que después de una rotación (“pairing”) de 3 ó más días consecutivos de duración, sin pernoctar en la base, con hora de aterrizaje programada para la última etapa del último día posterior a las 20.30 horas locales, serán asignados un mínimo de dos días consecutivos sin actividad aérea.

A estos efectos, se entiende como rotación (“pairing”) un servicio o servicios con inicio y finalización en la base y que aparece en la programación con un mismo identificador.

Asimismo, para la elaboración de las programaciones mensuales de las flotas de corto y medio radio, después de una serie de servicios al límite, según lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del Artículo 82, se asignarán dos días sin servicio consecutivos.

Lo expuesto en los tres párrafos anteriores sólo será de aplicación para la elaboración de las programaciones mensuales, **no siendo aplicable**, consecuentemente, **ni en ejecución ni en las situaciones de Incidencias e Imaginaria**.

5. RETRASOS EN BASE

El artículo 78 establece que *Cuando en la base principal (Madrid) el servicio asignado a un TCP esté afectado por retraso indefinido, el TCP quedará relevado de su obligación de efectuarlo si dicho retraso es superior a 12 horas en relación con la hora de presentación (firma) prevista en programación.*

6. FRANCO SOBREVENIDO

El artículo 72 regula los días francos de servicio. Hay que distinguir entre los **programados**, en los que no hay que hacer nada, y será la compañía la que nos deba contactar antes de las 22 horas del día anterior para asignarnos y notificarnos un servicio, y los **sobrevenidos**:

- a) los días en los que el TCP hubiera tenido asignado algún vuelo y se produzca una cancelación o modificación en el pairing asignado al TCP.*
- b) cuando se produzcan reincorporaciones de enfermedad, el TCP no tenga programación asignada para el resto de ese mes y no se haya hecho uso por la Compañía de la posibilidad establecida en el Artículo 71.- de asimilar al TCP a la situación de Incidencias.*

En los casos, a) y b), el TCP deberá contactar con “Incivox” entre las 20.00 y 22.00 horas locales del día anterior al franco de servicio, con objeto de informarse del posible servicio asignado.

Única y exclusivamente en el caso del punto a) y por este motivo, se garantizará que, si inmediatamente a continuación del pairing cancelado o modificado, el TCP tenía asignado otro pairing, el día en que éste comenzaba, mantendrá asignada la actividad aérea que dicho pairing contemple, siempre y cuando no surjan circunstancias que obliguen a cancelación o modificación del mismo por parte de la Compañía.

Conviene recalcar que las FTL nos eximen de toda obligación de ponernos en contacto con la compañía si estamos disfrutando de un día libre o un período de descanso post vuelo de los explicados en el epígrafe 4.

7. EXTENSIONES

El periodo máximo diario de actividad de vuelo puede extenderse un máximo de una hora no más de dos veces en un periodo de siete días consecutivos, SIEMPRE EN PROGRAMACION, nunca en ejecución.

8. CAMBIO DE DÍAS LIBRES

El artículo 84 del convenio señala que los días libres que no son “pelotas” (días libres inamovibles) pueden ser cambiados con un preaviso mínimo de 48 horas.

9. CAMBIOS DE SERVICIO EN EJECUCIÓN

El artículo 89 del convenio regula los cambios de servicio en ejecución como sigue: *Se entiende que la ejecución comienza cuando el Tripulante se presenta en el aeropuerto para iniciar un servicio o serie de servicios. (...)*

En cuanto a los vuelos nacionales, europeos e interamericanos de etapas medias o cortas, se podrán cambiar las líneas siempre que la duración total de la actividad aérea del nuevo servicio no se vea aumentada en más de dos horas, en cada caso, sobre la línea programada. Si se tratase de una serie de servicios deberán ocupar, además, igual número de días.

A la finalización de un servicio o serie de servicios, no se podrá obligar a los TCP a efectuar otro servicio adicional.

10. MEDIOS FEHACIENTES DE COMUNICACIÓN DE CAMBIOS

Los únicos medios fehacientes que debemos aceptar para que nos comuniquen cambios en los servicios que tenemos asignados son:

- Mensaje en la pantalla del tótem a la hora de la firma
- Llamada de teléfono
- Mensaje vía ACARS
- Burofax

Todos los demás medios NO son válidos: mensaje al correo corporativo, SMS al móvil, consulta en lbproxima o en IBNow NO son medios fehacientes para comunicarnos cambios en la programación.