

- 8.- Asignación de asientos a Tripulación en V/S.
- 9.- Estadísticas de vuelos que superan la actividad regulada por las EU-OPS.
- 10.- Cambio en ejecución de servicio que supera las 2 horas.
- 11.- Retraso llegada furgoneta fin de imaginaria en el hotel.
- 12.- Vuelo sin S/C y con TCP de menos saliendo de base.
- 13.- Vuelos con Tripulación incompleta.
- 14.- Varios.

1.- LECTURA Y APROBACIÓN DEL ACTA 03/11

Se procede a la lectura del Acta 03/11 quedando pospuesta su firma para una próxima reunión.

2.- ENTREGA DE DATOS.

La Representación de la Compañía hace entrega en soporte informático del histórico de realización del mes de marzo de 2011, y la rotación de incidencias de abril de 2011.

Por otra parte, la Representación de la Compañía facilita a la Representación Social la información relativa a las horas bloque planificadas para mayo de 2011.

De conformidad con lo acordado en el punto 2.3 del Acta 7/00 de esta Comisión, la Representación de la Compañía facilita información correspondiente a los tramos afectados por tripulantes de menos en cada flota (distinguiendo entre TCP y Sobrecargos) durante el mes de marzo de 2011.

Asimismo, la Representación de la Compañía facilita la información relativa a las imaginarias programadas y utilizadas durante el mes de marzo de 2010.

La Representación de la Compañía facilita información tanto de los TCP acogidos al coeficiente de reducción del Art. 64 del XVI Convenio Colectivo, como de los TCP en lista de espera.

3.- COMUNICACIÓN A TCP DEL FIN DE LA IMAGINARIA.

La Representación de UGT Vuelo expone el caso de un TCP a quien se le comunicó la finalización de su imaginaria en torno a las 16:30 horas, cuando ya salía del parking.

La Representación de la Compañía aclara que, en este caso, la hora de finalización de la

1

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the right and several smaller ones at the bottom.



imaginaria era la comunicada con carácter general en la programación mensual, las 16:00 horas, por lo que no era necesario realizar ninguna comunicación adicional.

La Representación de UGT Vuelo señala que conoce varios casos acaecidos en el mes de abril, en los que, siendo obligatorio, no se ha comunicado al TCP la hora de finalización de la imaginaria, distinta de la señalada con carácter general en la programación mensual.

La Representación de la Compañía manifiesta que, como ya indicó en la reunión de la Comisión de Interpretación y Vigilancia del XVI Convenio Colectivo de TCP de 31 de marzo de 2011, ha procedido a actualizar y mejorar el modo de comunicación de la hora de finalización de las imaginarias. No obstante, recordará nuevamente a las unidades implicadas la necesidad de seguir el procedimiento establecido al respecto.

La Representación de UGT Vuelo solicita que en las programaciones mensuales se recoja la diferencia entre la actividad asignada y el límite máximo aplicable en cada caso, ya que los límites de actividad recogidos en las EU-OPS en muchas ocasiones son más restrictivos que los recogidos en la programación.

La Representación de la Compañía manifiesta que, en cualquier caso, los límites que se aplican en la elaboración de las programaciones son siempre los que recoge la norma reguladora más restrictiva al respecto.

La Representación de UGT Vuelo no se muestra de acuerdo con esta afirmación.

4.- ASIGNACION DE SERVICIO A TCP DE INCIDENCIAS QUE NO SE HABIA CHEQUEADO PREVIAMENTE.

La Representación de CTA expone el caso de un TCP que, tras haber finalizado el 31 de marzo un pairing de tres días, vio a través de su programación on-line que el día 1 de abril (mes en el que se encontraba de incidencias) tenía asignado día sin servicio. Ese día recibió una llamada de Gestión de Tripulaciones, indicándole que no se había chequeado a través de Incivox y comunicándole la realización de un servicio para esa tarde.

La Representación de la Compañía manifiesta que la asignación del servicio fue incorrecta, ya que, tras haber realizado un pairing de tres días con hora de aterrizaje programada para la última etapa posterior a las 20.30 horas, le correspondían dos días consecutivos sin actividad aérea, según lo establecido en el art. 15 de la Segunda Parte del Convenio.

No obstante, señala que, tal y como conoce la Representación Social, la consulta de la programación on-line no tiene carácter definitivo, ni sirve a efectos de chequeo en situación de incidencias, por lo que se mantiene la obligación de contacto a través de Incivox; contacto que debería haber realizado el TCP, ya que, si bien no era posible asignarle una actividad aérea, si se le podría haber asignado cualquier actividad de otro tipo, una vez hubiese finalizado el descanso correspondiente.

5.- FALTA DE AVISO DE MODIFICACIÓN DE SERVICIO

La Representación de CTA expone el caso de una TCP a quien no se avisó de una modificación en el servicio programado para el día 11 de febrero, por lo que necesitó contactar con la Asesoría de Tripulaciones para confirmar el mismo.

La Representación de la Compañía manifiesta que no se avisó a la TCP por error.

6.- ABONO A TCP DE SERVICIO FRUSTRADO

La Representación de CTA indica que no se ha abonado a un TCP el servicio frustrado MAD-DME generado el día 11 de febrero.

La Representación de la Compañía manifiesta que desde Gestión de Tripulaciones ya se ha remitido un correo electrónico al Departamento de Nóminas para que se proceda al abono del servicio mencionado. Asimismo señala que, cuando por error la Compañía no haya realizado esta gestión y la Representación Social tenga conocimiento de casos como este, lo comunique directamente a la Compañía con el fin de proceder a su abono lo antes posible.

7.- EMBARQUE CENAS TRIPULACION EN VCE EN LUGAR DE MAD

La Representación de UGT Vuelo expone el caso de una TCP a la que, a pesar de tener la comida y cena programada a bordo, no se le embarcó la cena en el vuelo de Venecia, a pesar de que sí se embarcaron las de resto de la tripulación. A esta misma TCP en ese mismo día no se le embarcó la comida en un MAD BIO MAD, si bien pudo finalmente comer porque el catering tenía comidas suficientes.

La Representación de la Compañía indica que la cena de toda la tripulación estaba programada en el aeropuerto de MAD, a la llegada del vuelo de VCE. No obstante, esta cena fue anulada por la tripulación, quien solicitó que se embarcasen las comidas en VCE para consumirlas a bordo. Posteriormente, se produjo un cambio de calibre, a un A-321, al que fue asignada la TCP afectada.

La Representación de UGT Vuelo solicita que, cuando falten comidas de tripulaciones, se embarquen comidas de clase Business, puesto que éstas están disponibles de manera inmediata.

La Representación de la Compañía señala que este tipo de comidas no cuenta con el visto bueno del Servicio Médico para ser consumidas por los tripulantes, preceptivo en estos casos, ya que no son analizadas ni preparadas para este fin.

La Representación de UGT Vuelo indica que considera mejor esta opción que no que un TCP no pueda comer y solicita se implemente un procedimiento para que cuando un TCP compruebe que no se le ha embarcado la comida o cena correspondiente, se subsane dicha

incidencia, puesto que supone un incumplimiento de lo establecido en la EU-OPS 1.1130, según la cual *"debe ofrecerse a los miembros de la tripulación la posibilidad de comer y beber para evitar cualquier menoscabo de su rendimiento, especialmente cuando el tiempo de actividad en vuelo sea superior a seis horas"*.

La Representación de la Compañía manifiesta al respecto, como ya ha hecho en anteriores ocasiones, que la manera de actuar variará de un caso a otro, dependiendo de las circunstancias concretas del mismo.

8.- ASIGNACION DE ASIENTOS A TRIPULACION EN V/S

La Representación de CTA expone que los días 24 de febrero y 18 de marzo, en la rotación IB6650 LIM-MAD, les fueron asignados a la Tripulación en v/s los asientos de la fila 48.

La Representación de la Compañía manifiesta que en dichos vuelos no viajó ninguna tripulación en situación. No obstante, indica que, a pesar de que, tanto la base de MAD, como las escalas tienen claras instrucciones sobre que no se puede asignar la última fila del avión a los TCP en vuelo de situación, procederá a remitir nuevamente una nota recordatoria al respecto.

9.- ESTADISTICAS DE VUELOS QUE SUPERAN LA ACTIVIDAD REGULADA POR LAS EU-OPS.

La Representación de UGT Vuelo solicita a la Compañía que, con el fin de comprobar el cumplimiento de lo establecido en las EU-OPS 1.1105, 4.1 en cuanto a "Solidez operacional", le facilite la estadística de aquellos servicios que han superado los límites de actividad establecidos por la normativa EU-OPS.

La Representación de la Compañía manifiesta que procederá al estudio de los datos solicitados, para su posterior entrega.

10.- CAMBIO EN EJECUCION DE UN SERVICIO QUE SUPERA LAS 2 HORAS

La Representación de CTA expone el caso de un TCP que el día 23 de marzo, al inicio de un pairing de tres días, recibió en firmas un aviso por el que se le relevaba de los dos últimos saltos de la rotación asignada, MAD-DUB-MAD, finalizando así su pairing. El día 25 de marzo se le comunica vía acars que tiene que realizar el servicio previamente anulado, MAD-DUB-MAD. La Representación de CTA entiende que se trata de un cambio en ejecución de un servicio que supera las 2 horas. Por su parte, la Representación de UGT Vuelo se muestra de acuerdo con esta interpretación y, además, indica que este TCP superó el límite de horas mensuales.

La Representación de la Compañía indica que procederá a analizar el caso señalado.

IBERIA, Unidad Admisión de Pasajeros S.A. - Vuelos 130 - Juan Carlos I, 10 - Madrid - España - Teléfono 91 548 11 11

11.- RETRASO LLEGADA FURGONETA FIN DE IMAGINARIA EN EL HOTEL.

La Representación de CTA expone que el día 29 de marzo se retrasó en media hora la furgoneta de recogida en el hotel a la finalización de la imaginaria, siendo la misma reclamada a Gestión de Tripulaciones.

La Representación de la Compañía indica que transmitirá el caso al departamento correspondiente.

12.- VUELO SIN S/C Y CON TCP DE MENOS SALIENDO DE BASE

La Representación de UGT Vuelo expone que el vuelo IB1916 salió de MAD sin S/C y con un TCP de menos. A pesar de que se nombró a una TCP para que ejerciese las funciones de Sobrecargo y de que se solicitó un TCP de imaginaria para completar la Tripulación requerida, finalmente, se informó que no era posible asignar un TCP más, pero que, dado el número de pasajeros, 88, podían realizar el vuelo.

La Representación de la Compañía corrobora la versión de los hechos ofrecida por la Representación de UGT indicando que, en ese momento, no había ningún S/C de imaginaria disponible ese día, ya que todas las imaginarias programadas para ese día habían sido asignadas a otros vuelos, por lo que, de acuerdo con la normativa vigente, se designó un TCP para que realizase las funciones de Sobrecargo.

La Representación de STAVLA pregunta si es posible que un vuelo salga de MAD sin Sobrecargo.

La Representación de la Compañía contesta afirmativamente, informando que para la realización de todos los vuelos, se programan mensualmente tripulaciones completas, designando Sobrecargo, a los que hay que añadir los que programa en situación de incidencias que, en función de las necesidades, son asignados para la realización de vuelos determinados e imaginarias, de forma que en los casos en que, por cualquier causa, no es posible la designación de Sobrecargo, y en aplicación de la normativa, la Compañía procede a designar para el puesto al tripulante mejor cualificado, teniendo en cuenta su antigüedad y experiencia operativa.

13.- VUELOS CON TCP DE MENOS

La Representación Social solicita información sobre los siguientes vuelos con Tripulación incompleta:

- *IB6504 SDQ-MAD* del día 18 de marzo, *IB6820 GRU-MAD* del día 25 de marzo e *IB6314 SJO-MAD* del día 30 de marzo. La Representación de la Compañía indica que se produjeron cambios de calibre de los aviones, no disponiendo de tiempo suficiente para poder enviar a ningún TCP en vuelo de situación que

de ejemplo el pairing I3614, al que inmediatamente le sigue el pairing I3531.

La Representación de la Compañía manifiesta que procederá a estudiar el supuesto planteado.

14.4- CONTRATACION TCP TEMPORALES

La Representación de la Compañía comunica que durante el mes de mayo no se renovarán los contratos de 23 TCP temporales.

Y sin más asuntos que tratar se levanta la reunión, acordándose celebrar la próxima el 18 de mayo a las 11,00 horas de la mañana.



A collection of approximately ten handwritten signatures in blue ink, arranged in a loose grid. The signatures vary in style, with some being highly stylized and others more legible. In the bottom right corner, there is a small circular logo with the word "iberia" inside.