

ACTA DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DE PROGRAMACIÓN PLANIFICACIÓN Y HORARIOS.-

07/10

EN REPRESENTACIÓN DE LA COMPAÑÍA

D. Juan Carlos Tapiz Bravo
D. Arturo González Ureta
D. Rafael Blanco Nadales
D. Joaquín Collar Menéndez
D. Marco Capanna-Piscé Rubio
D. José Miguel Sánchez Bartolomé
D^a Esther Villalba Villalba
D. Francisco Javier Benavides Buldón
D. Gonzalo Rey Fernández
D. José García Pajares

EN REPRESENTACIÓN DEL COMITÉ DE EMPRESA DE VUELO

D^a Lourdes Martín-Leyes Tejera (CTA)
D. Luis del Castillo Vergara (CTA)
D. John Andrew Hillegas Garay (STAVLA)
D^a Pilar Oviedo Arroyo (Ases. SITCPLA)
D^a Alicia Rodríguez Mingo (Ases. SITCPLA)
D. Juan Hirschfeld Melguizo (UGT VUELO)
D^a Soledad Vázquez Blázquez (Ases. UGT VUELO)
D. José Luis Sánchez García de la Vega (Ases. CCOO)

En Madrid, siendo las 11:00 horas del 15 de septiembre de 2010 se reúnen las personas que al margen se relacionan, con el fin de celebrar la reunión mensual de la Comisión de Seguimiento de Programación, Planificación y Horarios, para tratar los siguientes temas:

- 1.- Lectura y aprobación de las actas 01/10, 02/10, 03/10, 05/10 y 06/10.
- 2.- Entrega de datos.
- 3.- Líneas nocturnas seguidas.
- 4.- Programación de vacaciones seguido de baja.
- 5.- Llamada a TCP de baja por falta de personal.
- 6.- Retrasada hora de firma TCP.
- 7.- Llegada tarde asistencia con silla de ruedas.

LML

10/3

- 8.- Perdidas de maletas Tripulación IB 0727.
- 9.- Criterio para la asignación de grupos en flota A-320.
- 10.- Llamadas a TCP de imaginaria sin respetar los tiempos de presentación.
- 11.- Programaciones que superan el límite de actividad según EU-OPS.
- 12.- Retraso avión en tierra por falta de asistencia.
- 13.- Traslado Tripulación entre terminales.
- 14.- Exceso de horas máximas programables.
- 15.- Descanso de Tripulación aterrizando 03.56 horas LT.
- 16.- No comunicación fin de imaginaria.
- 17.- Vuelos con TCP de menos.
- 18.- Varios

1.- LECTURA Y APROBACIÓN DE LAS ACTAS 01/10, 02/10, 03/10, 05/10 y 06/10

Se procede a la lectura de las Actas 01/10, 02/10, 03/10 y 05/10 procediéndose a la rubrica de las mismas, salvo por la representación de STAVLA, que tampoco plantea alegaciones. La firma del Acta 06/10 queda pospuesta para la próxima reunión.

2.- ENTREGA DE DATOS.

La Representación de la Compañía hace entrega en soporte informático del histórico de realización del mes de agosto de 2010, y la rotación de incidencias de septiembre de 2010.

Por otra parte, la Representación de la Compañía facilita a la Representación Sindical la información relativa a las horas bloque planificadas para octubre de 2010.

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 agosto de 2010.

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

La Representación de la Compañía facilita información tanto de los TCP acogidos al coeficiente de reducción del Art. 75 del XV Convenio Colectivo, como de los TCP en lista de espera.

[Handwritten signature]

LML

[Multiple handwritten signatures and initials]

2 *[Handwritten signature]*

3.- LÍNEAS NOCTURNAS SEGUIDAS

La Representación de STAVLA expone los servicios programados a una TCP en el mes de Septiembre; un vuelo nocturno a TLV seguido inmediatamente por un servicio a LIM también de actividad nocturna, considerando que es posible evitar estas situaciones en el futuro sin afectar a la producción de la Compañía.

La Representación de la Compañía manifiesta que se trata de un pairing de tres días que no tiene la consideración de duro por lo que se ha producido su asignación por el sistema de forma automática, siendo una asignación perfectamente legal y ajustada a la normativa y convenio vigentes. No obstante lo anterior se estudiara este pairing dentro del análisis global que al respecto se está llevando a cabo.

4.- PROGRAMACIÓN DE VACACIONES SEGUIDAS DE BAJA

La Representación de CTA expone la situación de una TCP a quien se le programan las vacaciones dentro de una incapacidad laboral transitoria.

La Representación de la Compañía señala que se trata de una baja de larga duración, a la que por error no se le han suprimido las vacaciones programadas, por lo que una vez identificado el problema, se procederá a su subsanación.

5.- LLAMADA A TCP DE BAJA POR FALTA DE PERSONAL

La Representación de STAVLA expone el caso de una TCP en situación de baja por enfermedad a quien se le pregunta desde Programación Diaria su disponibilidad para realizar un servicio MAD-HAV.

La Representación de la Compañía señala que en ocasiones se procede a contactar con los Tripulantes en situación de baja médica para confirmar la duración estimada de la misma, con el fin de evitarle perjuicios, evitando desprogramarle de forma prematura servicios que tiene asignado, en caso de que prevea que puede cursar el alta médica antes de los mismos.

Asimismo la Representación de la Compañía manifiesta que esta situación se produce puntualmente con el fin de no desprogramar innecesariamente a un TCP que tiene intención de darse de alta, especialmente durante el fin de semana.

6.- RETRASADA HORA FIRMA TCP

La Representación de CTA expone el caso de una TCP a quien se le informa del retraso en una hora en la firma de su vuelo. Una vez personada en Firmas, se le comunica un nuevo retraso. La Tripulante objeta que no se le comunicara con anterioridad el segundo retraso, indicando que creía que el sistema no le había dejado firmar cuando se presentó.

JCS

LML

[Handwritten signature]

14
S/B

[Handwritten signature]

miembro de oneworld

La Representación de la Compañía manifiesta que toda la Tripulación fue avisada del retraso adicional en la hora de la firma que tenía el servicio MAD-EZE con excepción de esta TCP, a quien no fue posible localizar por causas ajenas a la Compañía.

La Representación de la Compañía explica que siempre que un TCP haya tenido un servicio asignado y este ha sido retrasado o cancelado sin que el TCP esté avisado, el sistema permite firmar al TCP que se presenta a la hora original, no obstante el mensaje que da el sistema puede inducir a error y hacer creer al TCP que la firma no ha quedado registrada por lo que la Representación de la Compañía estudiará este asunto.

7.- LLEGADA TARDE ASISTENCIA SILLA DE RUEDAS.

La Representación de CC.OO. expone el caso de un retraso de 30 minutos en el servicio de asistencia a pasajero con movilidad reducida por medio de silla de ruedas.

La Representación de la Compañía manifiesta que esta procediendo a recabar toda la información relacionada con este asunto para su análisis.

8.- PÉRDIDA DE MALETAS TRIPULACIÓN IB 0727

La Representación de UGT Vuelo expone el caso de una Tripulación que llega a MAD sin sus maletas ya que estas se habían quedado por error en el aeropuerto de IBZ de donde procedía la Tripulación. La S/C informó a Asesoría de Tripulaciones de lo acaecido señalando que la Tripulación de Cabina de Pasajeros no iba a continuar con el servicio asignado ya que no disponía de su equipaje. La Tripulación es informada que el equipaje ha sido localizado en el aeropuerto de IBZ, por lo que deben continuar su rotación, dado que se preveía que su equipaje llegaría a su destino final hacia las 23:00 horas.

La imprevista salida con demora del avión de la Compañía Air Nostrum que lo trasladaba desde IBZ a MAD retrasó sensiblemente el horario de entrega previsto, por lo que finalmente las maletas llegaron al hotel a las 00:30 horas locales del día siguiente, durante el período de descanso de la Tripulación de Cabina de Pasajeros, dado el posterior retraso del vuelo IB280 MAD-GRX, en que se transportaron las maletas

La Representación de la Compañía manifiesta que efectivamente el equipaje estaba localizado en IBZ y que, con la aquiescencia del Comandante, tras haber consultado a toda la Tripulación, fue embarcado en el primer vuelo a MAD para luego ser trasladado a GRX.

La Representación de UGT Vuelo indica que la Tripulación de Cabina de Pasajeros debió ser relevada en MAD una vez comunicada a la Asesoría de Tripulaciones el incidente con el equipaje y más teniendo en cuenta que se disponía de imaginarias para su sustitución.

Asimismo, alega que, a su entender, en los casos que afecten directamente al Tripulante se ha de contactar tanto con Tripulantes Técnicos como con la Tripulación de Cabina de Pasajeros, interpretando que una maleta que no está en poder del tripulante, aunque se

JFK

J.S.
L.M.C.

[Handwritten signatures]

[Handwritten signatures]

encuentre localizada debe ser considerada "extraviada", entendiéndose que concurrían circunstancias que permitían haber relevado a la Tripulación afectada.

La Representación de la Compañía explica que la Tripulación, tanto Técnica como de Cabina de Pasajeros, fue informada de la localización de su equipaje y del tiempo aproximado en el que podrían disponer del mismo a lo que el Comandante, recabada la conformidad de toda la Tripulación, prestó su beneplácito. No obstante la Representación de la Compañía manifiesta que ya se han cursado las instrucciones pertinentes para que en caso de extravío o que las maletas aún estando localizadas no estén en poder de los tripulantes se sustituya al Tripulante, si este lo solicita.

9.- CRITERIO PARA LA ASIGNACIÓN DE GRUPOS EN FLOTA A-320

La Representación de CTA solicita información sobre el criterio que se sigue para la asignación de grupos en la flota A-320.

La Representación de la Compañía manifiesta que el número máximo de TCP a programar en grupo lo define la sub-flota más pequeña. En este caso es el avión A-319 que cuenta con tres Tripulantes, 1 S/C y 2 TCP, por lo que este es el criterio que se sigue en cuanto a la composición numérica máxima de los grupos.

La Representación de UGT Vuelo se muestra disconforme con el cambio de sistema producido, dado que en el pasado la composición de un grupo no estaba limitada por el avión más pequeño de la flota por lo que solicitan se tome como criterio a seguir la composición de la Tripulación del A-320, compuesta por 1 S/C y tres TCP, como se venía haciendo hasta fechas recientes.

La Representación de la Compañía manifiesta que no existe ninguna normativa referente al número de TCP que componen un grupo, ya que ese criterio es discrecional por parte de la Compañía. Además, adoptar el criterio propuesto por la Representación Social supone una carga notable de trabajo de planificación e incluso podría ocasionar efectos no deseados en forma de quejas por parte de Tripulantes que aleatoriamente fueran relegados del grupo correspondiente por tener que volar en la sub-flota más pequeña.

10.- LLAMADAS A TCP DE IMAGINARIA SIN RESPETAR TIEMPO DE PRESENTACIÓN.

La Representación de UGT Vuelo expone el caso de una TCP de imaginaria en su domicilio a quien se avisa para la realización de un servicio de vuelo dándole un tiempo de presentación en el Aeropuerto inferior al reglamentario de 60 minutos, afirmando que se trata de una práctica generalizada, que puede hacer que los TCP contactados se sientan presionados.

La Representación de la Compañía puntualiza al respecto que no se obliga al Tripulante a que se persone en el aeropuerto antes del tiempo máximo establecido en Convenio, sino que únicamente se le informa de los tiempos de presentación preferibles para evitar

perjuicios a la operación aérea. No obstante lo anterior, manifiesta que en adelante no ofrecerá dicha información a los Tripulantes.

11.- PROGRAMACIONES QUE SUPERAN EL LÍMITE DE ACTIVIDAD SEGÚN EU-OPS.

La Representación de STAVLA expone una serie de pairings del mes de agosto (14044 e 13522) que a su juicio tienen actividades máximas que superan las 13 horas sin la extensión prevista con 48 horas de antelación y con mas frecuencia que 2 cada 7 días.

La Representación de la Compañía, una vez analizados los pairings señalados, concluye que son legales y lo que puede ocurrir es que se superen los limites establecidos en los márgenes de los pairings, que se refieren únicamente a los límites del Convenio Colectivo.

La Representación de UGT Vuelo reconoce que puede existir confusión al respecto y que dichos límites induzcan a error al Tripulante por lo que sugiere que en los márgenes de los pairings figurasen las limitaciones reales según la normativa EU-OPS, incluso en un aparte.

La Representación de la Compañía manifiesta al respecto que la normativa a aplicar a las limitaciones de actividad es muy variada, dado los distintos límites en las diferentes normas al respecto, por lo que resulta complejo encontrarle acomodo en la actual nomenclatura. No obstante lo anterior, la Representación de la Compañía estudiará distintas posibilidades que puedan facilitar la comprensión de las limitaciones de actividad.

12.- RETRASO AVIÓN EN TIERRA POR FALTA DE ASISTENCIA

La Representación de CTA refiere el caso de un retraso de 1:50 horas del avión en tierra por falta de los servicios de asistencia en MAD.

La Representación de la Compañía manifiesta que está procediendo a recabar toda la información relacionada con el asunto para un estudio minucioso de lo ocurrido.

13.- TRASLADO DE TRIPULACIÓN ENTRE TERMINALES

La Representación de UGT Vuelo expone el caso de una Tripulación que cancela la cena programada a bordo para poder cenar en el aeropuerto de Barajas. A su llegada al edificio terminal SAT solicitan su traslado al edificio terminal NET para cenar. El responsable de las furgonetas les comunica que no dispone de personal para llevarlos por lo que tendrán que esperar 45 minutos. Una vez la Tripulación accede al edificio NET observa un grupo de conductores de furgonetas esperando se les asigne un servicio.

La Representación de la Compañía informa a la Representación Social que necesita más datos para aclarar las circunstancias de lo acontecido y ofrecer una respuesta a este respecto.

GNS

6

14.- EXCESO DE HORAS MÁXIMAS PROGRAMABLES

La Representación de STAVLA expone el caso de una TCP con jornada reducida a 59 horas de vuelo. La Representación Social alega que la Compañía puede programar al límite a los TCP pero que debería avisar cuando va a sobrepasarse el referido límite con el fin de suprimir aquellas horas en que se exceda. En el caso concreto mencionado, la TCP supera en el mes de julio el límite mensual de 59 horas en 59 minutos, y en el mes de agosto en 2 horas.

La Representación de CTA agrega que se está programando de manera muy ajustada, dejando poco margen de maniobra, lo que motiva que surjan estos problemas.

La Representación de la Compañía manifiesta que hay casos puntuales de TCP que al final del mes sobrepasan el límite mensual de horas debido a factores externos, tales como las alteraciones producidas en las regulaciones de tráfico, que afectan a la duración de numerosos vuelos. La Representación de la Compañía informa que se regularizan las programaciones de aquellos TCP que comunican dicho exceso y desde Programación Diaria se realiza un seguimiento de aquellos casos que superen en 2 horas sobre el límite máximo, procediendo a consultar a los Tripulantes afectados si prefieren que se reajuste su programación.

15.- DESCANSO DE TRIPULACIÓN ATERRIZANDO A LAS 03:56 HORAS LT.

La Representación de CTA solicita aclaraciones sobre el descanso que le corresponde a una Tripulación que toma tierra en SCQ a las 03:56 horas locales.

STAVLA y CTA consideran que al periodo mínimo de descanso de 10 horas 30 minutos, siempre hay que añadirle las dos horas sobre la actividad aérea programada o la actividad aérea realizada, la que sea mayor, y sumarle en su caso el descanso adicional por cambio de husos horarios.

La Representación de la Compañía informa que el descanso a aplicar es el periodo básico de descanso consistente en sumar a la actividad aérea programada dos horas adicionales. En caso de que éste sea inferior al periodo básico mínimo de descanso (10 horas 30 minutos), se aplicará este último, tal y como recoge el propio Convenio Colectivo y el Acta 05/92 de la Comisión de Interpretación y Vigilancia.

16.- NO COMUNICACIÓN FIN DE IMAGINARIA

La Representación de STAVLA expone que, a raíz de la entrada en vigor del RD 1952/2009, la Compañía (como dice en su propia Intranet IBpróxima) debería comunicar el fin de las imaginarias a cada TCP que la realice en el hotel. La Representación de STAVLA considera que en la actualidad dicho procedimiento no se está siguiendo.

La Representación de UGT Vuelo por su parte, agrega que la comunicación no se está produciendo en ningún caso.

La Representación de la Compañía afirma que se está avisando a los TCP que realizan la imaginaria en casa y son trasladados al hotel del final de la imaginaria.

17.- VUELOS CON TCP DE MENOS

La Representación Social solicita información sobre un vuelo con tripulación incompleta:

- IB6650 MAD-LIM, del día 4 de agosto se realiza con tres TCP de menos. La Representación de la Compañía manifiesta que dichas incidencia fue motivada por cambios en el calibre del avión inicialmente previsto.

Con relación a este asunto la Compañía manifiesta que el número de incidencias como las descritas se ha reducido de forma drástica durante el mes de Agosto, siendo tan solo de 22 en dicho mes (un 44% menos con respecto al mes de julio y un 64% menos con respecto a junio), fruto del esfuerzo y compromiso en la consecución de tal fin de todas las áreas implicadas en la operación aérea.

La Representación Social felicita a la Representación de la Compañía por la significativa reducción del número de vuelos con Tripulación incompleta reconociendo el trabajo desarrollado al respecto, y pide que se mantenga el esfuerzo.

18.- VARIOS.

18.1.- APERTURA NUEVOS DESTINOS.

La Representación de la Compañía informa a la Representación Social de los nuevos destinos que comenzaran a operar en el mes de Octubre. La línea triangular MAD-GUA-SAL tendrá cuatro frecuencias semanales y la línea a MAD-COR contara con tres frecuencias a la semana.

18.2.- ASIGNACIÓN BUTACAS RECLINABLES A TRIPULANTES EN V/S.

La Representación de CTA sostiene que la asignación de butacas reclinables a los TCP en V/S, tal y como establece el procedimiento de la Compañía y así viene quedando reflejado en Actas precedentes, no se aplica en aquellos vuelos con alta ocupación dado que el sistema no permite bloquear dichos asientos hasta el ultimo momento dejando sin efecto el protocolo mencionado.

La Representación Social expone como ejemplo dos vuelos operados recientemente, JFK-MAD y MEX-MAD, en los que la Tripulación ocupó butacas no reclinables.

