

RESUMEN DE LA COMISIÓN DE INTERPRETACIÓN Y VIGILANCIA DE SEPTIEMBRE

Os resumimos a continuación los puntos más relevantes de la última Comisión de Interpretación y Vigilancia.

1. Puntos pendientes:

1.1. Póliza pérdida de licencia. La dirección de Iberia ha trasladado toda la documentación a MAPFRE y estamos a la espera de su contestación.

1.2. Días de duración del *pairing* e indemnización extravío de maleta. La representación social exige que se abone la doble dieta durante todas y cada una de las pernoctas de la línea de largo radio, incluyendo la pernocta en el vuelo de vuelta. La dirección acepta este planteamiento y anuncia que lo va a reflejar en el acta de esta reunión. Asimismo, la representación social exige la regularización inmediata de las cantidades percibidas a los TCP afectados por pérdida de equipaje, sin necesidad de esperar reclamación alguna por su parte, con lo que la dirección se muestra de acuerdo.

1.3. PIR en escalas Europeas. La dirección anuncia la implementación de un nuevo procedimiento para cumplimentar el PIR por teléfono: 915065322, que funcionará H-24. Se ha enviado circular al respecto, que entra en vigor el 1 de octubre.

1.4. Incidencias y vacaciones TCP orientales. Parte de la representación social solicita que los TCP orientales también hagan incidencias. La dirección de Iberia argumenta que esto no favorecería a nadie. La representación social se muestra en desacuerdo con la práctica de asignarles 4 días FF seguidos, lo que parece una manera de tenerles de incidencias de manera encubierta.

1.5. Estadísticas concesiones en programación, grupos y días libres.

	JUNIO		JULIO	
	Grupos	DL	Grupos	DL
A320	76%	89%	51%	95%
A340	88%	97%	81%	96%

1.6. Plantilla horario descanso en vuelo. La dirección de Iberia argumenta que la Dirección de Operaciones requiere conocer qué TCP está operativo en cada momento del vuelo. La representación social solicita que los TCP dispongamos de la misma información, por escrito, respecto a la tripulación técnica, por esa misma seguridad a la que alude la DOPS. Este procedimiento unilateral de Iberia no responde a requerimientos de FTL, ni de AESA, y está suponiendo un menoscabo del CRM a bordo, creando un mal ambiente de trabajo que convendría evitar.

2. Formación en NZI a TCP base distinta a MAD

La dirección anuncia que se les va a pagar el taxi completo hasta la NZI. Quedamos a la espera de una circular que establezca las instrucciones concretas al respecto de vales, códigos, recibos, etc.

3. No adecuación del servicio por parte de SC, afectando a los tiempos de comida y descanso (LAX y EZE)

Se denuncian casos en los que no se respetan los descansos en vuelo del Anexo 10, partes A y B, arguyendo el sobrecargo en ocasiones que la duración del vuelo va a ser menor de la programada. Este planteamiento es inaceptable. La representación social exige que queden reflejados en acta los parámetros exactos y los descansos correspondientes. La representante de la DTCP responde que se ha hablado con los dos sobrecargos en cuestión. La representación social solicita que, al igual que se recuerdan otros aspectos de la operación, se recuerde por escrito también la necesidad de respetar los descansos, reiterando nuestra petición, por enésima vez, de que se incluyan los descansos en los IOS. La dirección vuelve a negarse a reflejarlos en dicho documento.

4. Problema EMK IB3317 3 de sep MAD-TLV

El EMK sale con un candado con contraseña, y no se le informa al SC de la misma. La dirección manifiesta desconocer cómo ha sido posible este hecho, y asegura que cambiará el procedimiento de chequeo del EMK por parte de catering, para que no vuelva a producirse.

5. Vuelos de ida y vuelta en situación

La dirección justifica las rotaciones en que los TCP van y vuelven en situación con la tan socorrida expresión de “casos puntuales”, con la que últimamente pretende justificarse todo. El problema es que las horas de vuelo no computan a efectos de límites mensuales, trimestrales y anuales, con lo que se produce una sobrecarga de horas, aunque sean en VS, inaceptable. La dirección manifiesta estar estudiando el problema, como limitar los vuelos en situación, e incluso habla de la posibilidad de eliminarlos en incidencias, lo que suscita nuestro escepticismo.

6. Falta de kits de aseo en MEX y JFK

La dirección afirma que el stock ya ha llegado a MEX y se encuentra en vías de hacerlo a JFK. (En el caso de MEX, SITCPLA comprueba unos días después que esto no se corresponde con la realidad).

7. TCP de incidencias que se queda con 13 días libres

SITCPLA entiende que el convenio, en su Disposición Adicional Primera, establece que el TCP puede quedarse con 13 días “en programación”, no de manera sobrevenida en incidencias. El representante de la Unidad de Programación esgrime dos actas de la CIV en la que lo único que se refleja es la posición contraria de la dirección, tergiversando una resolución de la Inspección de Trabajo de acuerdo a su interpretación, sin que conste ningún acuerdo al respecto.

Por lo tanto, SITCPLA sigue defendiendo que en largo radio debes de tener 14 días sin servicio en incidencias y estamos estudiando las distintas posibilidades para hacer efectivo este derecho cuando se nos menoscabe.

En relación con este tema, también se denuncia el “exceso de celo” de un asesor de H24 al dirigirse a un TCP con expresiones veladamente amenazantes.

8. Asignación de un servicio tras día libre sin las 10 horas de preaviso

Al chequearse en el horario de mañana, al TCP en cuestión se le asigna un servicio sin el preceptivo preaviso de 10 horas que establecen las FTL. Tras una agria conversación con el asesor de H24, finalmente se le cambia el servicio. La Unidad de Programación atribuye el error en la asignación a los peces de colores.

9. Comunicación de día libre “sobrevenido”

SITCPLA vuelve a denunciar la asignación de un día libre en incidencias en el chequeo de mañana. La Unidad de Programación replica que dicha asignación se realiza muchas veces en la locución de Incivox, pero es el TCP el que no escucha la grabación hasta el final. SITCPLA muestra su indignación por el intento de atribuir a los TCP un “error puntual” que se está produciendo constantemente, y que no cabe ya sino atribuir a la necesidad de sacar adelante la producción, a cualquier costa. Programación contesta que dichos días libres erróneamente asignados siempre se regularizan cuando se reclaman, pero el problema surge para todos aquellos TCP que no lo hacen, por lo que SITCPLA exige que cese este comportamiento.

SITCPLA también denuncia la falta de asignación de días “D” en vuelos que la generan a los TCP de incidencias, especialmente en EZE, que Programación justifica por un “error del sistema”, que alegan estar solucionando. También defienden que se regulariza el error siempre que se reclama, lo que dista de ser una solución aceptable.

10. Asignación de la última fila en VS JFK- MAD 2.09.2016

SITCPLA denuncia un nuevo caso de asignación de asientos en la última fila a TCP en situación. La dirección asegura que va a enviar un recordatorio a las escalas con el fin de que no se repita el caso, que dista de ser “puntual”.

11. Dudas sobre vuelo charter MAD-ARN-MAD

En dicho vuelo se embarca el SBP prepagado para todo el pasaje. Se inquiriere acerca del cobro de la correspondiente comisión y se denuncia que no se programa un tripulante “I”, a pesar de la carga de trabajo que estos vuelos suponen. La dirección de Iberia responde que el tripulante “I” solo se programa en los vuelos con servicio con bandeja y, en relación a la comisión por la venta a bordo, contesta que va a investigar si se abona la misma o no, por lo que el asunto queda pendiente de su respuesta.

12. Movilidad días libres marcados en incidencias

SITCPLA denuncia el caso de una afiliada a la que se le modificó un día libre que aparecía asignado en una programación de incidencias. La Unidad de Programación alega un “problema informático” para justificar el error, ya que estos días libres que aparecen marcados en una programación de incidencias no pueden moverse, si no es con el preceptivo aviso de 48 horas que establece el convenio.

13. Comida no programada en aeropuerto MAD – SDQ IB6501

La firma de este vuelo es a las 15 horas y la representación social pide que se pueda comer en el aeropuerto. La dirección alega que no se puede diferenciar entre quién ha comido y quién no en el aeropuerto, y para cumplir la ley es necesario embarcar la comida en el vuelo, por lo que no se va a ofrecer la opción.

SITCPLA también denuncia un caso de discriminación con la tripulación técnica en Milán, en el que a los TCP no se les programa comida, y a los pilotos sí. La dirección replica que la rotación va a cambiar de horario, aunque queda en comprobar si tal discriminación tiene lugar.

14. VARIOS

UGT pone de manifiesto su ignorancia sobre el contenido del XVII Convenio, del cual es firmante, poniendo el grito en el cielo por el hecho de que los TCP temporales tengan que “mantener actualizados sus datos de contacto, informar trimestralmente de su situación y confirmar su deseo de continuar en la citada relación”. La dirección le recuerda el contenido de la Tercera Parte del convenio, que UGT firmó.

Seguiremos informando.

Un cordial saludo,

Sección Sindical SITCPLA en Iberia