

## RETOMAMOS LA PROGRESIÓN POR NIVELES Y TRIENIOS

Desde el 1 de enero de este año, **hemos retomado el cómputo del tiempo para pasar de nivel y devengar trienios** desde el 14 de marzo de 2013, día en que fue interrumpido por el Acuerdo de Mediación (el que sustituyó los despidos de la reforma laboral por prejubilaciones, prorrogando el ERE 72/01). Para explicarlo con un ejemplo: si en esa fecha nos faltaban 5 meses y 16 días para cambiar de nivel, ese es el tiempo que nos faltaría ahora para cambiar de nivel, contando desde el 1 de enero. Desde primero de año también hemos retomado el cómputo del tiempo para el devengo de trienios.

## SIN NOTICIAS DE UN NUEVO ERE PARA LOS TCP

El 20 de enero se celebró la última reunión de la Comisión de Seguimiento del ERE 72/01, que fue prorrogado por el Acuerdo de Mediación en última instancia. Tras haber llegado a su fin el 31 de diciembre de 2015, se dio por concluido el mismo, después de 14 años de duración, merced a las sucesivas prórrogas pactadas desde su entrada en vigor, en diciembre de 2001.

Por otra parte, el Tribunal Supremo ha estimado el recurso de Iberia sobre la sentencia de la Audiencia Nacional respecto a la duración del ERE 187/14 para Tierra y Pilotos. A instancias de un recurso de CGT, dicha sentencia había reducido su ámbito temporal, acortándolo desde el 31 de diciembre de 2017 hasta el fin de 2015. El Tribunal Supremo ha restituido al ERE su duración original, con lo que se ha vuelto a abrir para prejubilaciones en Tierra y Pilotos.

Debemos recordar que **STAVLA y UGT nos dejaron a los TCP sin este último ERE**, negándose a firmar un ERE voluntario al 100%, **más ventajoso económicamente que la excedencia especial**, debido a la favorable fiscalidad en vigor en julio de 2014. Dicha fiscalidad empeoró posteriormente y, de hecho, Tierra y Pilotos lo firmaron justo a tiempo de evitar dicha penalización.

Hasta la fecha, **no tenemos ninguna indicación de que la dirección de Iberia esté interesada en abrir una nueva mesa de negociación**. Para poder firmar un nuevo ERE solo para los TCP, se tendría que convocar a todos los colectivos de la Compañía, puesto que con la nueva legislación los ERE han de negociarse de manera global en cada empresa. Con sus necesidades cubiertas para Tierra y Pilotos, a la dirección no parece apretarle el zapato con la actual plantilla de TCP, máxime teniendo en cuenta el

alto coste de las prejubilaciones. Aunque sigue habiendo excedente en temporada baja, la dirección alega que la reapertura de destinos y las nuevas líneas anunciadas serán suficientes para ir ajustando la plantilla a la producción.

El boicot de STAVLA y UGT a su última propuesta tampoco genera muchas ganas en la dirección de volver a ofrecernos un ERE voluntario, en contra del erróneo planteamiento de estas lumbreras, que justificaron su rechazo para que nos ofrecieran “algo mejor”. La consecuencia de su nefasta estrategia de negociación es que los TCP nos quedamos sin ERE en su momento, y sin perspectivas de uno nuevo.

## **BALANCE DEL TRASLADO A LAS NUEVAS FIRMAS**

Transcurridos más de 3 meses desde el traslado al nuevo Punto Unificado de Firmas, es hora de hacer balance. La mudanza nos ha traído cambios positivos, pero también hay muchos procedimientos que deben mejorar sustancialmente.

Entre los aspectos positivos, cabe reseñar la ubicación, el confort de las instalaciones y la accesibilidad, sobre todo en comparación con el SAT. Los TCP de largo radio han dejado de estar aislados en un lugar remoto, sin acceso a los medios de transporte. La comodidad y funcionalidad de las instalaciones, así como la nueva sala de descanso, constituyen mejoras indiscutibles.

En el caso de corto radio, se da la circunstancia de que el adelanto en la hora de la firma ha convertido en vuelos con derecho a comida - y su respectiva dieta - aquellos que antes firmaban justo después de las 15 horas, y quedaban fuera del tramo horario que genera estos derechos.

Sin embargo, también han surgido elementos negativos, comenzando por un **aumento de los tiempos de recogida de Maitours**, contrarios a lo pactado, que SITCPLA ha denunciado en la Inspección de Trabajo. Lamentablemente, el nuevo inspector asignado a Iberia parece haber sido adoctrinado previamente, dada su docilidad a los planteamientos empresariales: argumentando que él no estaba para “interpretar legislación”, se lavó las manos, encomendándonos a los órganos de mediación o, en su defecto, a los tribunales. Un paso que estamos considerando, en función de que la situación se reconduzca o no por otros cauces.

Otro procedimiento que debe ser objeto de mejora radica en el excesivo tiempo que consume el autobriefing de los pilotos, lo que se traduce en que **las tripulaciones de cabina debemos esperar en el box largos minutos**, hasta que conseguimos dirigirnos hacia la furgoneta, que ahora es común. **Esta demora es injustificable**, por varios motivos. Carece de sentido que los pilotos tengan que emplear su valioso tiempo en

realizar tareas administrativas, tal y como imprimir papeles, que deberían estar listos a su llegada. Carece de sentido que los TCP debamos esperar a que los pilotos completen el autobriefing, ya que las tripulaciones estamos llegando al avión a la hora a la que supuestamente debemos darlo listo (H-40, en largo radio), o incluso más tarde. Carece de sentido que hayamos adelantado la hora de la presentación, para terminar careciendo del tiempo suficiente para chequear los equipos de emergencia y el catering con la tranquilidad necesaria para evitar errores.

Desde SITCPLA vamos a solicitar la inmediata convocatoria de la comisión para el seguimiento de la implantación de los nuevos tiempos de firma, con el fin de afinar los procedimientos actuales, mejorar la puntualidad y aumentar el tiempo de que disponemos los TCP para efectuar las tareas prevuelo.

## **LA DIRECCIÓN MODIFICA LA LÍNEA A LAGOS, QUE SE EFECTUARÁ COMO IDA Y VUELTA**

El 20 de enero la dirección de Relaciones Laborales nos comunicó que se ha decidido programar **la línea a LOS sin pernocta, a partir del 1 de febrero**, para enderezar la falta de rentabilidad que aqueja a este vuelo y evitar su supresión. Esta línea ya se había efectuado como ida y vuelta en 2009, pero la imposibilidad de utilizar determinadas aerovías alargó el tiempo de vuelo, con lo que se salía de normas y pasó a operar con pernocta. Ahora, Aviación Civil ha autorizado unas modificaciones operativas de las aerovías, y el vuelo supuestamente entraría dentro de los límites de actividad, con un margen de 15 minutos, al modificarse el plan de vuelo, incrementando también la velocidad. Además se va a reducir la escala a 40 minutos, agilizando los procedimientos del catering.

Con tan poco margen sobre el límite de actividad y unos cálculos excesivamente optimistas, los sindicatos advertimos de los problemas que pueden surgir, por lo que pedimos a la dirección que mantenga el contrato con el hotel, para el caso de que sea necesario pernoctar por sobrepasarse los límites de actividad en ejecución. La dirección nos confirmó que dicho contrato va a seguir en vigor, para el caso de que sea necesario utilizarlo.

Queremos recalcar que **esta modificación en el *pairing* ha sido efectuada de manera unilateral por la dirección de Iberia**. Os instamos a que nos notifiquéis todas las incidencias que pudieran sobrevenir en la ejecución de esta línea, con el fin de comprobar si los tiempos de vuelo y de escala que se han calculado son correctos, así como para tomar las medidas oportunas que garanticen el estricto cumplimiento de nuestro convenio en materia de límites de actividad y descansos.

## RELEVO EN LA SECRETARÍA DEL COMITÉ DE EMPRESA DE VUELO

Tal y como se acordó en diciembre, **tras haberse constituido La Candi como sindicato**, uno de sus miembros, Jorge Cruz, ha asumido la secretaría del Comité de Empresa de Vuelo en el pleno del 20 de enero. Asimismo, una vez que como sindicato ha podido asumir sus plenas funciones, fijadas por el Estatuto de los Trabajadores, se procedió a incluir a La Candi como miembro de pleno derecho de la Comisión Negociadora.

El pleno del Comité decidió que esta Comisión esté integrada por 13 miembros, el máximo que permite el Estatuto de los Trabajadores, con el fin de reflejar de la manera más precisa la representatividad surgida de las urnas. Sus miembros se distribuyen de la siguiente manera: STAVLA, 4; La Candi, 3; SITCPLA, 2; UGT, 2 y CCOO, 2, respetándose así la proporcionalidad existente en el Comité.

## LÍMITE DE ACTIVIDAD EN EJECUCIÓN EN LARGO RADIO

La Disposición Adicional Quinta del XVII Convenio Colectivo establece para la flota A-340 un límite de actividad aérea en ejecución de 16 horas y 45 minutos, siempre que se lleve a bordo MCR.

Sin embargo, conviene recalcar que **la presencia del MCR es condición necesaria, pero no suficiente**, para la ampliación del límite de actividad en ejecución hasta 16 horas y 45 minutos.

La normativa de Aviación Civil establece como requisito para el incremento de la actividad aérea hasta dicho límite **que cada tripulante descansa una cuarta parte del tiempo de duración del trayecto total, sustrayendo del tiempo total de vuelo una hora de cada sector** (MO(A) 7.2.0, A9, página 7). Si no se cumple esta condición, la ampliación de la actividad a 16´45 horas no es sólo contraria al Convenio Colectivo, sino ILEGAL.

Puesto que las tablas del Convenio donde se establecen los tiempos de descanso en vuelo (Anexo 10A para vuelos programados dentro de los límites del art.79, y Anexo 10B para vuelos que exceden dichos límites) no contemplan en todos los casos de tiempos de descanso suficientes para la aplicación de este incremento de actividad, según las exigencias de Aviación Civil es imprescindible calcular, en cada caso, dicho tiempo de descanso.

Ejemplo práctico de cálculo de un descanso: Tomando un vuelo cuya duración programada sea de 11 horas, las operaciones a realizar serían las siguientes: Dado que es un vuelo de un solo trayecto ("sector", según la terminología de Aviación Civil),

restamos una hora al tiempo de vuelo ( $11 - 1 = 10$ ) y dividimos el tiempo resultante entre 4 ( $10 : 4 = 2,5$ ). Por lo tanto, el tiempo de descanso mínimo requerido para que el incremento de actividad a 16'45 horas sea legal, en este caso, sería de 2 horas y 30 minutos.

Seguiremos informando.

Recibid un cordial saludo,  
Sección Sindical SITCPLA – Iberia

**EN SITCPLA HACEMOS HONOR A LAS SIGLAS TCP**  
**Las únicas de nuestra profesión**