

Sección Sindical Air Europa

Madrid, 17 de mayo de 2022

Estimados afiliados,

Os trasladamos información de varios asuntos de vuestro interés:

PAGO DE LOS CONCEPTOS FIJOS EN LAS NÓMINAS HASTA ABRIL 2022:

- Durante estos meses de ERTE de Fuerza Mayor, los conceptos fijos se reflejaban en las nóminas **en unidades**, y la empresa abonaba cada unidad como si estuviéramos al **100% de grado de ocupación**.
- El prorrateo de horas de vuelo también era proporcional al porcentaje de desafectación.
- Además, debido a que el sistema no computaba los meses con 31 días, esos meses la empresa abonaba el día faltante como " Plus actividad".

Fecha actividad		Grupo Cotización	Contrato	Grado Ocupación
		05	100	100,00 %
CONCEPTOS	UNIDADES	PRECIO	DEVENGOS	DEDUCCIONES
DEVENGOS				
8000 Salario Base	23,00		509,45	
8148 Plus de Transporte	23,00		123,26	
8172 Prima Razón Viaje	23,00		502,66	

NÓMINAS DESDE ABRIL 2022:

- Se produce un cambio con el comienzo del ERTE ETOP.
- Se contabilizarán **30 unidades** (días) de los conceptos fijos a todos los TCP, con independencia del porcentaje al que estemos afectados en el ERTE pero, el abono de los conceptos fijos será proporcional al porcentaje al que estemos afectados al ERTE. El tratamiento será el mismo que se aplicaba a las reducciones de jornada.
- Desaparece el "plus de actividad" que se abonaba los meses con 31 días.

Fecha actividad		Grupo Cotización	Contrato	Grado Ocupación
		05	100	90,00 %
CONCEPTOS	UNIDADES	PRECIO	DEVENGOS	DEDUCCIONES
DEVENGOS				
8000 Salario Base	30,00		598,05	
8148 Plus de Transporte	30,00		144,69	
8172 Prima Razón Viaje	30,00		773,44	

Podéis observar en las dos imágenes las diferencias en el apartado " unidades" y " grado de ocupación", en la esquina derecha.

El prorrateo de horas de vuelo se realizará en proporción a la desafectación del TCP.

TCP al 90%: prorratea horas de vuelo 1 a partir de las 58,5 h

TCP al 70%: prorratea horas de vuelo 1 a partir de las 45,5 h

TCP al 50%: prorratea horas de vuelo 1 a partir de las 32,5 h

VUELO MAD-BOG

Este sector se operaba hasta hace unos meses con un FDP (flight duty period) extendido. El tripulante técnico de refuerzo para el vuelo BOG-MAD, realizaba la ida en situación. Al no ir reforzada la tripulación técnica, el FDP de toda la tripulación era el mismo. Desde hace algún tiempo, el tripulante técnico de vuelo realiza el sector MAD-BOG formando parte de la tripulación, produciéndose la incongruente situación que la tripulación técnica de vuelo se rige por un FDP distinto al de la tripulación de cabina, siendo el de ésta más restrictivo. Por ello, solicitamos a la empresa que cambiara el FDP de extendido a FDP por descanso a bordo. Podéis comprobar que en la hoja de firmas consta ya que el descanso mínimo obligatorio de la tripulación de cabina es de 1h30min, tanto en el vuelo outbound, como inbound.

ACTIVIDAD NO CONTABILIZADA PREVIA A LA FIRMA

El pasado mes de noviembre, SITCPLA siendo miembro activo del FSAG (fatigue safety action group), ya manifestó su inquietud al no contabilizarse el tiempo que invertimos los tripulantes desde nuestro domicilio hasta la firma en la puerta de embarque, por haberse modificado el lugar de firma en la puerta de embarque.

La normativa FTL no recomienda que los tripulantes tengan una actividad previa al FDP superior a 90 min.

Con el inicio de la actividad en la T4, y posteriormente en la T1, el tiempo invertido desde la llegada a la terminal, realizar la facturación de la maleta, controles de seguridad y pasaportes y las largas distancias, hacían que los tripulantes superaran los 90 min recomendados.

Nos complace que AESA defienda nuestros mismos argumentos, por ello, en los próximos días se volverá a realizar la firma del vuelo en la oficina, computando desde ese momento el FDP para la actividad a realizar.

ROTACIÓN ASU/COR:

Gracias a los reportes de fatiga y al feedback que nos trasladáis en referencia a esta rotación, nos hemos puesto en contacto con el departamento de FRMS.

Hasta que podamos tratar este asunto en profundidad en el próximo FSAG el día 27 de mayo, hemos propuesto que ningún tripulante repita esta rotación hasta que no la haya realizado el resto del colectivo.

Desde FRMS nos confirmaron que esta medida ya se iba a incorporar y que, gracias a los reportes, realizaban un seguimiento exhaustivo para incorporar marcadores que puedan rebajar los niveles de fatiga.

Abordaremos en profundidad este asunto en el FSAG y os trasladaremos lo tratado.

Quedamos, como siempre, a vuestra entera disposición.

Recibid un cordial saludo

Sección Sindical SITCPLA-Air Europa



@SiTCPLa_AEA



@SiTCPLaAirEuropa