

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

7949 *Resolución de 3 de julio de 2015, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el II Convenio colectivo de Vueling Airlines, SA y sus tripulantes pilotos.*

Visto el texto del II Convenio colectivo de la empresa Vueling Airlines, S.A., y sus tripulantes pilotos (código de convenio número 90017920012010), que fue suscrito, con fecha 10 de octubre de 2014, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y, de otra, por la sección sindical del SEPLA, en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Empleo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción del citado convenio colectivo en el correspondiente Registro de convenios y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.

Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de julio de 2015.—El Director General de Empleo, Xavier Jean Braulio Thibault Aranda.

II CONVENIO COLECTIVO DE VUELING AIRLINES, S.A., Y SUS TRIPULANTES PILOTOS

CAPÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

1.1 Ámbito territorial.

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca a todos los centros y lugares de trabajo que Vueling tenga establecidos o establezca en el futuro tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

1.2 Ámbito personal y funcional.

Este Convenio afecta a todos los pilotos de plantilla de la Compañía Vueling, en las situaciones contempladas en el mismo.

Se excluyen de este ámbito:

- a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, que se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros convenios colectivos.
- b) El personal ajeno a Vueling que realice prácticas de vuelo.

El ámbito de aplicación funcional del Convenio será las actividades de transporte aéreo realizadas por Vueling.

1.3 Ámbito temporal y denuncia.

Una vez registrado por la autoridad laboral, el presente Convenio entrará en vigor el día de su firma y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017, excepto lo siguiente:

Los siguientes conceptos y sólo a efectos económicos, tendrán efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2014:

Los conceptos económicos fijos (Salario Base, Plus de Responsabilidad de Comandante y partes proporcionales de pagas extraordinarias). El abono se producirá durante el trimestre siguiente a la firma del convenio.

El bonus anual por objetivos, abonándose durante el primer trimestre de 2015.

Paga de productividad trimestral.

Los nuevos criterios para cambios de nivel económico, dentro de la misma especialidad (primeros o segundos) tendrán también efectos desde el pasado 1 de enero de 2014. A tal fin, a los primeros pilotos que, en virtud de lo pactado en el I Convenio Colectivo, hubieren devengado el derecho a percibir el Bonus Primer piloto Senior, se les computará como tiempo de permanencia en el nuevo nivel 1 A los años en que hubieren devengado dicho bonus.

Este Convenio será prorrogable tácitamente por períodos de doce meses a partir de la finalización de la vigencia del mismo, si con una antelación mínima de dos meses a la fecha de su vencimiento no ha sido denunciado por cualquiera de las dos partes.

Denunciado el Convenio por cualquiera de las partes, en los plazos previstos en el párrafo anterior, ambas partes se obligan a iniciar negociaciones en los plazos fijados por la Ley, a fin de alcanzar un nuevo pacto y, durante los dos años siguientes desde el fin de la vigencia del Convenio, seguirá siendo de aplicación el mismo, salvo que se logre Acuerdo sobre el siguiente Convenio. Transcurrido dicho plazo, únicamente se aplicarán las tablas salariales, a las que se aplicará la revisión salarial establecida en el artículo 14.20.

1.4 Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.

Cuantas mejoras se establecen en este Convenio producirán la compensación, en su conjunto y en cómputo global, de aquellas que con carácter voluntario o pacto tuviesen ya reconocidas los pilotos. Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales o convencionales en el futuro.

1.5 Vinculación a la totalidad.

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan vinculadas a su cumplimiento en su totalidad. En el supuesto de que alguna o algunas de las condiciones pactadas fuera nula, ineficaz o no válida, según Resolución de la autoridad laboral o por sentencia judicial, ambas definitivas y firmes, la Comisión Negociadora del Convenio deberá reunirse a considerar si cabe mantener la vigencia del resto del articulado del Convenio, o si por el contrario la anulación de tal o tales cláusulas obliga a revisar el contenido completo del Convenio. Mientras duren las deliberaciones de la Comisión Negociadora el Convenio seguirá en vigor, excepto en lo afectado por la resolución o sentencia.

1.6 Comisión paritaria de interpretación.

Con el fin de aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, funcionará, en el seno de la Empresa, una Comisión Paritaria de Interpretación, que estará compuesta por representantes de la Empresa y de los pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La composición de la misma será de tres personas tanto por parte empresarial como por parte de los representantes de los pilotos.

La representación de los pilotos será designada por la Sección Sindical de SEPLA, mientras mantenga la representatividad por la que negocia este Convenio.

La Comisión ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio y su facultad será la de interpretar las normas del mismo, sin perjuicio de las competencias de la jurisdicción laboral.

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia en cuestión a la Comisión, que deberá emitir informe sobre el asunto de que se trate, en un plazo máximo de un mes, sin perjuicio de que, caso de no estar las partes de acuerdo con tal informe, se someta el mismo a la jurisdicción de trabajo o a la autoridad administrativa laboral, según las respectivas competencias.

A los efectos prevenidos en el artículo 85.3 c) del Estatuto de los trabajadores, las partes acuerdan que aquellas discrepancias que puedan surgir en los procesos de no aplicación de las condiciones de trabajo a que se refiere el artículo 82.3, se someterán, con carácter previo a la intervención de la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos, al procedimiento de Mediación establecido ante el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje.

1.7 Comisión paritaria de seguimiento.

Se crea una Comisión Paritaria con objeto del seguimiento del Convenio.

Las reuniones de carácter ordinario se efectuarán cada seis meses (octubre y abril), sin perjuicio de celebrar en cualquier momento, por causa que lo justifique, reuniones extraordinarias. Sus decisiones tendrán carácter vinculante.

La comisión será constituida mediante reunión de las partes, de la que se levantará acta de constitución, en la que se nombrará a las personas integrantes de la misma. La citada constitución de la comisión se efectuará en el plazo de 15 días desde la firma del presente convenio

La composición de la misma será de tres personas tanto por parte empresarial como por parte de los representantes de los pilotos. La representación de los pilotos será designada por la Sección Sindical de SEPLA, mientras mantenga la representatividad por la que negocia este Convenio.

Esta Comisión dispondrá de la información necesaria para realizar un seguimiento efectivo del Acuerdo. La comisión deberá resolver en el plazo de dos meses desde que un asunto ha sido expuesto.

1.8 Fusiones con otras empresas.

Las circunstancias especiales como puedan ser las operaciones entre empresas que den lugar a modificaciones del colectivo de pilotos en plantilla por motivo de fusión, absorción, o similar operación mercantil entre compañías, no modificarán el presente convenio.

1.9 Entrada en servicio de nuevos aviones y desarrollo de nuevos escenarios de operación.

Si durante la vigencia del presente Convenio se pusieran al servicio de la Empresa nuevos tipos de aeronaves y/o desarrollos de nuevos escenarios de operación, tales como la operación de largo radio, cuya explotación implique el cambio sustancial de las condiciones de actividad y programación que han servido de base para la negociación de este Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de la Empresa y la Sección Sindical de SEPLA.

1.10 Externalización.

Todos los vuelos que realice la compañía Vueling, ya sea con aviones de esta compañía o con aviones pintados o con logotipo o identificación de Vueling serán

realizados por los pilotos del escalafón de Vueling, salvo que la Dirección de la Compañía y la Sección Sindical de SEPLA acuerden, en momentos de necesidad, medidas de externalización a través de wet- lease o de la figura de franquicia o de cualquier otra figura que pueda ser acordada entre las partes. En todo caso, se acuerda que la Compañía podrá externalizar, sin necesidad de autorización, hasta un máximo de un cuatro por ciento (4 %) de la producción que la compañía tenga en el periodo entre el 15 de junio y el 15 de septiembre, medida en número de aviones; no pudiendo externalizarse fuera de este período, salvo que se acuerde con la Sección Sindical de SEPLA, según lo establecido al inicio de este artículo.

Si por causas excepcionales, como AOG y retrasos en la entrada de flota, se requiere la contratación puntual de wetlease y por el tiempo estrictamente necesario, la compañía solamente deberá informar a la Sección Sindical de SEPLA con carácter previo, acreditando dichas causas.

Vueling garantiza que el colectivo de pilotos no se verá afectado en su promoción ni en su progresión económica por las medidas de externalización adoptadas por la Compañía.

Durante el período de externalización y el año natural en el que se produzca, no podrán aplicarse al colectivo de pilotos despidos colectivos, despidos objetivos individuales por causas económicas, técnicos, organizativos o de producción, ni suspensiones de contrato de trabajo, ni inaplicaciones del presente convenio ni modificación sustancial ya sean colectivas o individuales, salvo acuerdo de la Compañía y la Sección Sindical de SEPLA.

1.11 Regulación de empleo y garantía de trabajo.

En situación de crisis, las partes intentarán llegar a acuerdos bien para evitar la aplicación de las medidas de regulación de empleo que se regulan en este artículo, o la apertura de procesos de inaplicación de convenio o modificación de las condiciones esenciales, bien para minimizar sus efectos.

Las medidas que se contemplan en este artículo no serán de aplicación al colectivo de pilotos si existe o ha existido en el año natural externalización de la producción conforme a lo regulado en el artículo anterior, ni mientras estén prestando servicios para la compañía pilotos con contratos temporales, salvo contratos de sustitución.

Cuando la suspensión o resolución de contratos no afectara a la totalidad de la plantilla, se considerará el escalafón administrativo en orden inverso entre la totalidad de los Pilotos, sin distinción de especialidad.

En los casos de suspensión, si desaparecieran las causas que hubieren originado la misma se volverá a la situación de origen por el mismo orden de escalafón, y se hará en orden inverso al aplicado en el párrafo anterior.

En los casos de resolución de contratos, durante los dos años siguientes a la fecha de extinción de los contratos, si el piloto lo desea, la Compañía mantendrá en vigor sus calificaciones. Asimismo, durante los cinco años siguientes a la fecha de resolución del contrato por despido colectivo u objetivo por causas económicas, productivas, tecnológicas y/o de organización, tendrán preferencia para ser contratados por la Compañía los pilotos afectados por la extinción y en el orden inverso al aplicado para la resolución de contratos, siendo el último piloto afectado el de mayor preferencia de ingreso. Por lo anterior, durante dichos cinco años, no podrá contratarse nuevo personal de pilotos por parte de Vueling, hasta tanto en cuanto no se haya ofertado el trabajo a los que hubieren cesado como consecuencia de un expediente de regulación de plantilla, siempre y cuando dicha contratación afecte a puestos de trabajo Pilotos, sin perjuicio de las indemnizaciones percibidas. El puesto de trabajo se ofrecerá siguiendo el orden inverso al aplicado para la resolución de contratos, ofreciéndose por tanto, en primer lugar, al último piloto afectado. El piloto deberá contestar en un plazo máximo de quince días, aceptando o rechazando la oferta. Si rechazara la oferta, no tendrá derecho a acceder a otra oferta hasta que hayan transcurrido seis meses desde la rechazada.

En el supuesto de que la empresa tenga que acudir al despido colectivo o individual objetivo, a la hora de determinar las indemnizaciones de los pilotos afectados, a éstos se les computará el salario que vinieran percibiendo con anterioridad a cualquier medida de inaplicación o descuelgue que se les estuviera aplicando.

Durante los siguientes cuatro años a partir de la regresión forzosa del artículo 4.19, si se extinguiera el contrato de trabajo del piloto afectado, la indemnización que correspondiera por dicha extinción se calculará computando el salario que venía percibiendo en el momento de la regresión o el que debería haber percibido de haber mantenido dicha especialidad, el que sea mayor.

1.12 Procedimientos en caso de situación de deterioro del resultado de la Empresa.

En el caso en el que durante la vigencia del presente convenio, que las partes entienden es de apuesta por el crecimiento, no se den las circunstancias esperadas y se produzca una situación en que al cierre del ejercicio:

- no haya crecimiento de la compañía en un año (computado en número medio de aviones).
- y el EBIT (ex fuel) se haya reducido en más del 15 % respecto al año anterior, consecuencia de una caída de ventas en el mismo porcentaje.

De darse ambas situaciones, la compañía podrá paralizar la promoción por niveles durante el siguiente año por un período de doce meses.

En ningún caso se parará la progresión cuando el ratio anual de EBIT/Cifra de Negocios, sea superior al 5 %

No obstante lo anterior, pasados los doce meses, se recuperará la promoción al nivel que el piloto debería ostentar de no haberse aplicado dicha medida.

En el cómputo de número medio de aviones se considerarán aquellos que puntualmente operen bajo régimen *wet-lease*, ACMI, o similar.

Durante los meses de aplicación de esta medida la Compañía no aplicará procedimientos de despido colectivo, ERTES, descuelgues u otros procedimientos de modificación sustancial de las condiciones laborales.

CAPÍTULO SEGUNDO

Principios informadores

2.1 Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.

Los pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional de vuelo a VUELING, por lo que no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida de transporte aéreo, salvo autorización expresa de la Compañía. Cualquier actividad, aérea o no, que menoscabe la capacidad del piloto para realizar los límites de producción establecidos en el presente convenio o afecte a la seguridad de las operaciones de vuelo, requerirá autorización expresa y por escrito de la Compañía, salvo disposición legal en contrario.

Asimismo, los Pilotos se obligan a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que le correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que se determinen. Los citados cursos, pruebas, controles e inspecciones, serán impartidos por Pilotos pertenecientes al escalafón de Vueling, que desempeñen funciones o labores de Inspección o Instrucción dentro de la misma salvo situaciones especiales que se acordarán con la Sección Sindical de SEPLA. Aquellas materias no relacionadas con la operación de vuelo podrán ser impartidas por otro personal, incluso ajeno a la empresa, siempre que posean la capacitación necesaria para impartir los citados cursos.

Los pilotos se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, calificaciones y demás documentación necesaria para el normal desempeño de sus funciones. También se obligan a exhibir tal documentación a la autoridad y a la Dirección si fueran requeridos para ello.

La Compañía mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los títulos y licencias. En el caso de la documentación personal tipo pasaporte, la Compañía avisará con la antelación suficiente de su caducidad, pero será responsabilidad del tripulante su renovación, teniendo en cuenta que las caducidades pueden verse afectadas por la legislación de cada país para la obtención de los visados correspondientes.

Los gastos ocasionados para la obtención y renovación de visados, certificado médico clase 1, certificado de competencias lingüísticas y mantenimiento y obtención de habilitación de tipo, esta última sólo en los casos de incorporación a nueva flota, así como los de renovación de licencias y administración de vacunas necesarios para el normal desempeño de las funciones de los pilotos para Vueling serán por cuenta de la compañía.

La utilización de las facilidades dadas por Vueling para pasar el reconocimiento médico será opcional. El piloto podrá elegir otro centro de reconocimiento médico siempre que no afecte a la actividad programada del piloto. Si por esta causa se produjeran gastos adicionales, los mismos correrán por cuenta del piloto. El mes anterior a la caducidad del reconocimiento médico Clase 1 se programará al Piloto un día libre adicional con el fin de que realice el mismo, siendo responsabilidad del piloto realizarlo en tiempo, pudiendo el piloto elegir la fecha del reconocimiento. El piloto tendrá la obligación de enviar a Administración de Flota copia del certificado médico renovado en el plazo de cinco días antes de la fecha de su caducidad. En los casos en que no exista centro habilitado en la base del piloto y por ello sea necesario el desplazamiento, Vueling proporcionará dieta, hotel, si fuese necesario, y posición; y programará los descansos reglamentarios según lo establecido en este Convenio colectivo.

Para la realización de los simuladores de los cursos de refresco, si no existieran instalaciones adecuadas en la base del piloto, Vueling proporcionará dieta, hotel, si fuese necesario, y posición; y programará los descansos reglamentarios según lo establecido en este Convenio colectivo.

Siendo Barcelona la sede de Vueling, la empresa se encargará de enviar la documentación que requiera entrega física al domicilio de aquellos pilotos cuya base sea distinta a la de Barcelona.

2.2 Salvaguarda de los intereses de la Empresa.

Los pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de Vueling como propios, tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta les confíe, y evitar toda conducta o actitud que pueda redundar en contra de dichas vidas o bienes, del prestigio de Vueling o de sus resultados económicos.

2.3 Servicios a terceros.

Los pilotos de Vueling podrán realizar los servicios en aviones y/o trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, previa autorización de la autoridad aeronáutica competente, y siempre que se presten tales servicios por una tripulación técnica completa de la Empresa.

En los casos en que dicha prestación se realice para una empresa de transporte aéreo con conflictos laborales declarados y en la que se haya declarado huelga legal por el colectivo de pilotos, durante el período de duración de la misma, la Compañía no podrá hacer uso de la banalización de sus tripulantes técnicos para dicha Empresa y periodo.

La Sección Sindical de SEPLA y la Empresa establecerán la existencia de operaciones especiales, en las que, por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios, sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la Sección Sindical de SEPLA y la Empresa, en la parte que les afecte.

2.4 Legislación vigente y reglamentos internos.

Para que las operaciones de vuelo de Vueling se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los pilotos

y Vueling se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta, de Avión, circulares operativas o de Dirección. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualquiera otros Reglamentos de trabajo, ordenes, instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de Vueling o sus representantes dentro del ámbito de su competencia. No obstante lo anterior, ningún manual o norma de régimen interior de Vueling podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

La Dirección de Vueling se responsabiliza de facilitar a los pilotos el acceso a los manuales vigentes de Operaciones, de Ruta y de Avión, así como las revisiones correspondientes de los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes. La compañía facilitará la documentación en formato digital de todos los manuales del avión, así como el manual de operaciones.

La Compañía asignará a cada piloto una dirección de correo electrónico, con el fin de que reciba cualquier comunicación de la Compañía. Por su parte, el trabajador deberá revisar su correo electrónico como mínimo cada tres días, salvo en los días libres y en vacaciones.

Con el mismo fin, la Compañía facilitará teléfono móvil a los primeros pilotos, que estarán obligados a tenerlo operativo los días en que tengan programada actividad, desde 60 minutos antes de la hora de firma, en las escalas y veinte minutos después de calzos del último vuelo.

2.5 Definiciones.

Alcance y aplicación.—Con el fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la normativa legal y aeronáutica nacionales y en la normativa interna de Vueling y a la vez facilitar la interpretación del presente convenio y sus anexos, se definen en este capítulo los conceptos relativos a las materias contempladas en el mismo, prevaleciendo su nueva redacción cuando existan contradicciones, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Tripulante.—Persona a quien la Dirección de la Compañía asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Tripulante técnico.—Tripulante en posesión de título, licencia y habilitación, a quien la Dirección de la Compañía asigna funciones esenciales, en la cabina de pilotaje, para la preparación, realización y finalización del vuelo.

Tripulación.—Conjunto de tripulantes técnicos y de cabina de pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de la Compañía para la realización de un servicio de vuelo. Durante la realización del servicio actúan directamente a las órdenes del comandante, al que auxilian, ayudan y asesoran en su cumplimiento.

Comandante.—Comandante es el cargo de libre y expresa designación de la Compañía otorgado a un tripulante técnico, que le permite ejercer el mando habitual de aeronaves de la empresa.

Copiloto.—Tripulante técnico distinto al que ejerce la función de comandante a bordo de la aeronave, colabora en las funciones de pilotaje con el comandante y le sustituye en el mando en casos de ausencia o incapacidad de éste.

Flota.—Flota es el conjunto, de una o más unidades, que agrupa a un mismo modelo de aeronave, de forma que la calificación de tipo otorgada por la autoridad aeronáutica es la misma y permite a un piloto operar, con las restricciones de dicha calificación, cualquiera de las aeronaves del conjunto.

CAPÍTULO TERCERO

Escalafón

3.1 Escalafón administrativo.

Los pilotos con contrato indefinido estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe único de «Pilotos», según los siguientes criterios:

1. Mayor número de días desde la fecha de inicio el Curso de Conversión al Operador, una vez descontados los periodos de no contratación o excedencia voluntaria, siendo ordenado el de mayor número en primer lugar.

2. Fecha de nacimiento siendo ordenado el de mayor edad en primer lugar.

No se computará el tiempo permanecido en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía Vueling.

3.2 Escalafón técnico.

Los pilotos con contrato indefinido estarán relacionados, por especialidad, de la siguiente manera:

Los pilotos en plantilla a la firma de este convenio mantendrán su posición en el escalafón a fecha firma de Convenio, hasta su cambio de especialidad.

Los segundos pilotos estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe «Segundos Pilotos», según los siguientes criterios:

1. Mayor número de días desde la fecha del último día del curso teórico del Curso de Conversión al Operador, una vez descontados los periodos de no contratación o excedencia voluntaria, siendo ordenado el de mayor número en primer lugar.

2. Fecha de nacimiento siendo ordenado el de mayor edad en primer lugar.

Los primeros pilotos estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe «Primeros Pilotos», según el siguiente criterio: Mejor posición en el escalafón técnico de Segundos Pilotos en el momento de cumplimiento de los requisitos del artículo 4.8 para la promoción por especialidad, descontando los periodos de excedencia voluntaria como primer piloto.

3.3 Publicación de escalafones.

La Dirección de Vueling publicará el escalafón administrativo y técnico a 31 de diciembre de cada año. Antes del 31 de enero del siguiente año, el personal interesado podrá cursar las reclamaciones e impugnaciones que considere le asistan en sus derechos, en escrito razonado ante la Dirección de Operaciones, que dispondrá de un plazo de 30 días para su contestación.

CAPÍTULO CUARTO

Ingreso, clasificación y promoción

4.1 Candidatos y pruebas de ingreso.

Es facultad de la Compañía establecer y decidir todo el proceso de selección y contratación efectiva del piloto hasta su admisión en la Compañía, sin más limitaciones que las que le sean impuestas expresamente por la autoridad aeronáutica. En el proceso de selección se valorará la experiencia previa de vuelo, como un factor importante a tener cuenta, teniendo la selección un número equilibrado de pilotos experimentados y pilotos con menos experiencia.

La Sección Sindical de SEPLA será informada de los procesos de selección que se lleven a cabo para el colectivo de pilotos, así como de la naturaleza de las pruebas y de los criterios de evaluación, pudiendo formular las sugerencias que estimen oportunas. Una

vez finalizado el proceso de selección, la Compañía informará del resultado de la misma a la Sección Sindical de SEPLA.

4.2 Ingreso.

La Compañía determinará el número de vacantes de pilotos, siempre garantizando el normal desarrollo de las operaciones y la máxima productividad para los pilotos con contrato indefinido en plantilla.

La Compañía podrá contratar a pilotos con especialidad de primer piloto, al ingreso de los mismos en la empresa, sólo en los casos en que no existan segundos pilotos con requisitos cumplidos para promocionar a primer piloto.

Asimismo, la Compañía podrá acudir a la contratación de servicios externos o contratar pilotos con especialidad de primer piloto, al ingreso de los mismos en la empresa, siempre mediante contrato temporal, cuya duración será la estrictamente necesaria para atender la incorporación de una nueva flota. La Dirección de Operaciones informará con carácter previo a la representación de los pilotos, expresando las razones para dicha contratación.

4.3 Periodo de prueba.

Los candidatos admitidos a ingreso en la Compañía lo harán a título de prueba, fijándose tal periodo de prueba en seis meses para todos los pilotos. Durante este periodo, tanto la Compañía como el piloto, podrán rescindir el contrato de trabajo, sin necesidad de preaviso ninguno.

Superado el periodo de prueba se considerará a todos los efectos el tiempo trabajado como antigüedad en la empresa.

Las situaciones de incapacidad temporal, maternidad y otras como adopción o acogimiento, que afecten a la capacidad productiva del trabajador, a efectos del artículo 14 punto 3 del Estatuto de los Trabajadores, interrumpirán el cómputo del periodo de prueba.

4.4 Contratación.

La contratación en el colectivo de pilotos será principalmente indefinida, y necesariamente en el caso de los primeros pilotos. No obstante, la realización de los vuelos en las temporadas de Verano, Navidad y Semana Santa, si suponen un aumento sobre la producción del resto del año, podrá ser atendido mediante la contratación temporal, entre otras, por obra o servicio determinado, al amparo del artículo 15.1.a) del Estatuto de los Trabajadores. Esta contratación de temporales no podrá suponer más del 30 % de la media de plantilla total de pilotos en el periodo de Summer IATA (1 de abril a 31 de octubre) y con un 35 % máximo mensual en los meses de julio y agosto. No computarán para este límite los contratos temporales que se suscriban para sustituir a trabajadores con derecho a reserva de su puesto de trabajo.

4.5 Clasificación, categoría, especialidad y niveles.

Se establece una sola categoría y grupo profesional que será la de pilotos. Este grupo tendrá dos especialidades, primeros y segundos pilotos.

Primer piloto será aquel tripulante técnico, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, considerado apto por la Dirección de Operaciones para el desempeño no sólo de cualquier función de pilotaje sino específicamente para la función de mando a bordo de sus aeronaves.

Segundo piloto será aquel tripulante técnico en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, considerado apto por la Dirección de Operaciones, para el desempeño de cualquier función de pilotaje a bordo de sus aeronaves.

A efectos económicos se considera nivel a cada uno de los escalones retributivos que un piloto puede alcanzar dentro de su especialidad. Se establecen en cada especialidad de acuerdo a la siguiente tabla y nomenclatura, de mayor a menor nivel y retribución, los siguientes niveles:

Niveles salariales	Primeros pilotos	Segundos pilotos
	1C	1B
	1B	1A
	1A	1
	1	2
	2	3
	3	4
	4	5
		E

4.6 Asignación de funciones.

La Empresa, respecto a las funciones a desempeñar, y de acuerdo a sus facultades de organización y siempre que la autoridad aeronáutica lo permita, podrá asignar al piloto funciones de instrucción, inspección, asistencia técnica en línea, organización de operaciones, control operacional, y en general cualquier tipo de actividad técnica, de asesoramiento, u operacionales habituales de la categoría, pactándose expresamente dicha asignación de funciones sin perjuicio de lo establecido más adelante, en el presente convenio, respecto a cargos y aceptación voluntaria de éstos.

La Empresa comunicará al colectivo de pilotos las necesidades de este tipo de funciones, con el fin de que se tenga en consideración a los posibles voluntarios para ejercerlas. El principio fundamental que siempre prevalecerá en las asignaciones será el basado en la transparencia hacia todo el colectivo de pilotos.

4.7 Remoción del Comandante.

Si una vez nombrado Comandante la Empresa remueve de dicha condición a un primer piloto, sin perjuicio de las acciones legales que el afectado pueda ejercer ante los tribunales frente a dicha decisión, mantendrá la especialidad de primer piloto y el nivel que ostentara, percibiendo las retribuciones que para dicha especialidad regula el Convenio colectivo, dejando de percibir la prima de responsabilidad de Comandante. La Compañía comunicará dicha decisión al piloto, así como las causas que la motivan, que deberán ser objetivas y razonables.

4.8 Promoción.

Un piloto puede promocionar de las siguientes formas y necesitará los siguientes requisitos:

1. Por nivel, que se define como el cambio al nivel económico superior dentro de la especialidad. Son requisitos necesarios los de:

Productividad.
Aptitud técnica habitual.
Permanencia en nivel.

2. Por especialidad, que se define como el cambio de segundo a primer piloto.

La promoción de especialidad se producirá en el momento de la firma del documento definitivo de adscripción a la nueva especialidad, devengando el piloto desde ese momento las cantidades correspondientes a su nueva especialidad. La promoción de especialidad

podrá dar lugar a cambio de base, que se tomará como voluntario. Son requisitos necesarios los de:

- Vacante.
- Productividad.
- Titulación.
- Aptitud técnica superior y superación del Curso de Upgrade.
- Informe favorable.
- Horas de vuelo.

4.9 Requisito de productividad.

A efectos de progresión, todo piloto deberá haber realizado, al menos, el 80 % de la media de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de su flota y base, considerando todo el tiempo de permanencia en su nivel actual.

Para la acreditación de este requisito en los pilotos que hayan permanecido en las situaciones de Incapacidad Temporal, maternidad, paternidad, actividad sindical, reducción de jornada o actividad de oficina se descontará de dicho tiempo de permanencia los periodos en los que no hayan prestado servicios por dichas razones.

Si el piloto no cumpliera este requisito durante el tiempo mínimo de permanencia en su nivel actual, este requisito se cumplirá cuando realice el total de horas requerido.

4.10 Requisito de aptitud técnica.

Existirán dos tipos de aptitud técnica:

- Aptitud técnica habitual.
- Aptitud técnica superior.

La habitual se obtiene y mantiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas, y demás inspecciones y evaluaciones periódicas y extraordinarias que la Dirección aplica a los pilotos para asegurarse de su aptitud técnica para el desarrollo de sus tareas habituales. En el caso de que un piloto no superase un entrenamiento o verificación de simulador la Compañía le facilitará las oportunidades necesarias adicionales para superarlas bajo el siguiente procedimiento:

a) La compañía evaluará caso por caso para determinar si es necesario un re-entrenamiento previo o si se le re-evalúa inmediatamente, así como el o los periodos de espera entre las re-evaluaciones.

b) Durante la re-evaluación, el piloto podrá requerir la presencia de un miembro de la representación de pilotos. La representación de pilotos propondrá tres candidatos para que asistan a la re-evaluación y la empresa escogerá uno de ellos.

c) En el caso de que el piloto no superase la segunda re-evaluación, la Dirección evaluará si somete al piloto a nuevo periodo de instrucción.

La superior se obtiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas y demás inspecciones y evaluaciones que la Dirección aplica a los pilotos para asegurarse su aptitud técnica, capacidad de decisión operativa y actitud para el cambio a tareas superiores a las habituales que venía desarrollando, y necesariamente implica la aptitud técnica habitual.

A tal fin, los requisitos a cumplir para acceder al curso de Upgrade serán los siguientes:

a. Aptitud técnica superior:

- Superación satisfactoria del último ARCK.

- Ausencia de valoraciones negativas en los últimos dos OPC/LPC relativos a Comandatura.

- Superación satisfactoria de los dos últimos OPC/LPC.

- b. 3.000 horas factorizadas.
- c. Título ATPL completo.
- d. Informe favorable de la Dirección de Operaciones en Vuelo, incluyendo la realización de un test que evalúe las capacidades de liderazgo, factores humanos, madurez, control emocional y CRM necesarias para el puesto de comandante. En caso de un resultado desfavorable de este informe, será objeto de exposición a la Sección Sindical de SEPLA.

Acreditados los anteriores requisitos, el curso de Upgrade que necesariamente deberá superarse constará de:

- a. Evaluaciones de conocimientos en aula.
- b. Dos sesiones de entrenamiento en simulador.
- c. OPC en simulador.
- d. Vuelo en línea bajo supervisión.

En el caso excepcional de que el piloto no alcance el nivel satisfactorio durante las sesiones de entrenamiento en simulador y siempre que el TRI considere que con otra sesión adicional se podría alcanzar dicho nivel, la Dirección de Instrucción podrá otorgar una tercera sesión extra.

La no superación del punto (a) implicará la no continuación del Curso de Upgrade teniendo la oportunidad de acceder a la siguiente convocatoria si su posición en el escalafón así lo permite. Si no superara esta segunda oportunidad, podrá acceder a las siguientes convocatorias si ha transcurrido un mínimo de 9 meses desde la segunda no superación y siguientes.

En el caso de que un piloto no superase satisfactoriamente algunos de los puntos (b), (c) y (d), éste no podrá acceder a un nuevo curso hasta que haya transcurrido un mínimo de 9 meses desde la no superación. La Compañía facilitará una tercera y cuarta oportunidad a los tres años desde la fecha de la segunda y tercera no superaciones respectivamente.

Asimismo, en un proceso de promoción, cuando un candidato alcance más tarde los requisitos mínimos establecidos en el artículo 4.8, éste no mantendrá su posición en el escalafón técnico de primer piloto.

Se entiende como proceso de promoción, el periodo limitado de tiempo, que defina la Dirección de Operaciones, durante el cual habrá procesos de formación de nuevos Comandantes. Dicho periodo deberá ser notificado anteriormente al colectivo.

4.11 Requisito de horas de vuelo.

El mínimo de horas de vuelo para poder promocionar a Primer Piloto será el establecido en el manual de operaciones de Vueling y nunca será inferior a las 3.000 factorizadas Vueling. Estas horas son factorizadas según la siguiente tabla:

Tipo de avión	Comandante	Copiloto
Vueling	1	1
A320	0,9	0,875
A330/340	0,875	0,85
Airline/Glasscockpit/jet	0,85	0,8
Airline/Non-Glasscockpit/jet	0,825	0,7
Airline/Glasscockpit/Turboprop	0,8	0,65
Airline/Non-Glasscockpit/Turboprop	0,7	0,6
Non-Airline/Multiengine	0,6	0,5
Military Jet	0,7	
Single Engine	0,3	
Rotary/Multicrew	0,5	0,4
Rotary/Single Pilot	0,2	

4.12 Requisito de permanencia en nivel.

El tiempo de permanencia en cada nivel será el establecido en las siguientes tablas:

Nivel primeros	Años/horas	Nivel segundos	Años/horas
1C	Indefinida	1B	Indefinida
1B	5	1A	2
1A	5	1	2
1	1	2	2
2	2	3	2
3	2	4	2
4	2	5	2 / 3.000 HF
		Nivel de entrada	1 / 1.500 HF

Los pilotos que ingresen en la Compañía en la especialidad de segundo piloto, según su experiencia de vuelo acreditada, accederán a los siguientes niveles:

Hasta 1.500 horas factorizadas según tabla del artículo 4.11: Nivel de entrada.

Más de 1.500 y hasta 3.000 horas factorizadas según tabla del artículo 4.11: Nivel 5.

Más de 3.000 horas factorizadas según tabla del artículo 4.11: Nivel 4.

No obstante, durante el periodo de *training*, todos los pilotos percibirán su retribución conforme al nivel de entrada, con independencia de la experiencia de vuelo que acrediten.

Una vez incorporados en el nivel correspondiente, su progresión será por tiempo o por horas factorizadas, en los términos establecidos en el presente Convenio.

El segundo piloto que promocione a primer piloto lo hará al nivel 4 de primeros pilotos.

A efectos del cumplimiento de este requisito no computarán como tiempo de permanencia los periodos en los que el contrato de trabajo se encuentre suspendido, incluso por sanción, a excepción de las situaciones de incapacidad temporal, maternidad, paternidad, actividad sindical o reducción de jornada.

4.13 Requisito de vacante y preferencia.

La empresa establecerá las plazas vacantes para acceder a cada especialidad, flota y bases necesarias, para lo que la Compañía podrá decidir libremente el equilibrio y número de estas vacantes. Asimismo decidirá el momento en que se producen dichas vacantes.

Para cubrir las vacantes de primer piloto por promoción, se atenderá al orden de los segundos pilotos en el escalafón técnico.

4.14 Requisito de titulación.

Se considera cumplido al tener los títulos requeridos por la autoridad aeronáutica para la situación de que se trate.

4.15 Requisito de informe favorable.

Para cubrir vacante de Primer Piloto por promoción será necesario el informe favorable de la Dirección de Operaciones, incluyendo la realización de un test, que evalúe las capacidades de liderazgo, factores humanos, madurez, control emocional y CRM necesarias para el puesto de comandante. En caso de un resultado desfavorable de este informe, será objeto de exposición a la Sección Sindical de SEPLA.

4.16 Requisito de confianza.

Todos los cargos tales como la supervisión, inspección, instrucción, mando y dirección sobre la flota y pilotos se definen como de extrema confianza de la Compañía y de libre

designación y remoción por ésta, dada la responsabilidad y autoridad que otorga el nombramiento, y como tal, la obtención y permanencia en el mismo queda supeditada al mantenimiento de dicha confianza.

Se podrán ostentar varios cargos simultáneamente por el mismo piloto, sin más limitación que las que imponga la autoridad aeronáutica, y en este caso, a cada uno de estos cargos se le aplicará el presente artículo individualmente, tratando cada cargo de forma independiente de los demás.

Los cargos son de libre aceptación y renuncia por el piloto, sin más limitación que el tiempo prudencial necesario de preaviso que permita la sustitución ordenada del mismo. Los cargos no podrán ser objeto de renuncia colectiva.

4.17 Renuncia a la promoción.

Los pilotos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse, perdiendo esos derechos durante nueve meses.

4.18 Realización temporal de funciones de primer piloto.

La Compañía podrá pactar con los Segundos Pilotos el ejercicio temporal de funciones propias de la especialidad de Primer piloto, por un periodo mínimo de un mes. Durante la realización de dichas funciones, el piloto percibirá la retribución correspondiente a Primer piloto, en el nivel más bajo.

El tiempo durante el que un segundo piloto realice funciones de primer piloto computará para su promoción de nivel económico como segundo piloto, por lo que, finalizado el periodo pactado, el piloto volverá a las condiciones propias de su especialidad de segundo piloto, con la antigüedad técnica y nivel económico acreditados en dicha especialidad, regresando a la base a la que estaba adscrito hasta el momento de su promoción temporal a primer piloto.

Asimismo, el tiempo durante el cual un segundo piloto realice funciones de primer piloto computará para establecer el nivel económico de primer piloto, así como la antigüedad técnica como primer piloto, a aplicarle cuando realice dichas funciones.

La realización temporal de funciones de primer piloto se ofertará a los segundos pilotos según su orden en el escalafón técnico de segundos pilotos. Del mismo modo, se intentará que la finalización de las funciones de primer piloto se programe en orden inverso del escalafón técnico de segundos pilotos.

En caso de que un segundo piloto realice funciones de primer piloto durante doce meses consecutivos automáticamente consolidará la especialidad de primer piloto.

4.19 Regresión.

Se entenderá por regresión el cambio de especialidad de primer piloto a segundo piloto.

La regresión tendrá carácter forzoso cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada o cuando obedezca a la aplicación de un despido colectivo u objetivo individual por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, o suspensión colectiva de contratos de trabajo, que suponga un desequilibrio entre el número de primeros y de segundos pilotos. La regresión con carácter forzoso se realizará por orden inverso al escalafón técnico y los afectados percibirán la retribución correspondiente al nivel 1B de la especialidad de segundo piloto. Los pilotos afectados tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a su antigua especialidad. Cuando se reincorporen a la especialidad de primer piloto, se les asignará el nivel económico que ostentaban en el momento de su regresión.

4.20 Pérdida de capacidad.

Cuando un piloto pierda la capacidad para ejercer como Comandante, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje, permanecerá en la plantilla manteniendo la retribución correspondiente a la especialidad de primer piloto, durante doce meses. Transcurrido dicho plazo, el piloto pasará a ostentar la especialidad de segundo piloto, percibiendo la retribución correspondiente al nivel más alto de dicha especialidad.

CAPÍTULO QUINTO

Situaciones en plantilla

5.1 Pilotos en plantilla.

Los Pilotos en plantilla de la Compañía podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

- En activo.
- En periodo de prueba.
- En comisión de servicio.
- Con licencia, retribuida o no.
- Excedencia Voluntaria.
- Excedencia forzosa.
- Excedencia por cuidado de familiares.
- Excedencia para atender al cuidado de hijos.
- Reducción de jornada por motivos familiares.
- Reducción de jornada por lactancia.
- Riesgo por embarazo/lactancia.
- Baja por enfermedad o accidente.
- Descanso por maternidad.

5.2 En activo.

Se considerarán en esta situación los que ejercen su función de vuelo, los que transitoria o simultáneamente con su actividad de vuelo, efectúan períodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentran en comisiones de servicio.

5.3 En periodo de prueba.

Todos los aspirantes se regirán por lo establecido en el artículo 4.3 y lo que se establezca sobre pactos de permanencia.

5.4 En comisión de servicio.

Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los pilotos de tareas distintas a aquellas propias del vuelo durante la jornada de trabajo. A estos efectos se consideran como tales el desempeño de tareas de oficina, asesoramiento, la asistencia a reuniones o conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos y cualquier otra actividad similar. También se encuentran en esta situación aquellos pilotos que, por razón de su cargo sindical, sean formalmente convocados por la empresa para cumplir obligaciones inherentes al mismo.

5.5 Con licencia.

A) Licencia retribuida. La Empresa concederá licencia retribuida a los Pilotos que la soliciten siempre que medien las causas siguientes, y por el tiempo que se señala:

1. Dos días naturales por nacimiento de hijo, enfermedad grave o fallecimiento del cónyuge, hijos, padres y hermanos, abuelos y nietos, incluso parentesco político. En el caso de fallecimiento, el piloto podrá elegir disfrutar la licencia en las fechas coincidentes con el fallecimiento, el entierro o el funeral del familiar. Cuando, con tal motivo, el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.
2. Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.
3. Un día natural por razón de boda de hijos, hermanos o hermanos políticos y padres, ampliable a dos si fuera en distinto lugar del de residencia habitual del piloto.
4. Por el tiempo indispensable para concurrir a exámenes, solamente en el caso de que dichos exámenes tengan por objeto la obtención de titulación académica profesional,

o aeronáutica, reconocida por el Ministerio de Educación o por la autoridad aeronáutica, y en estos casos, el piloto deberá avisar a la empresa con un mes de antelación.

5. Un día natural para el traslado de domicilio habitual.

6. Un día en caso de sufragio activo para elecciones públicas de carácter oficial, siempre que el día del sufragio el piloto tuviera programada actividad. Considerando que la Compañía no puede verse obligada a suspender vuelos por este motivo, se pacta expresamente la movilidad de dicho día libre, realizando los pilotos las votaciones por correo si fuese necesario para cumplir con la actividad programada. La empresa pactará con los pilotos la fecha de disfrute de dicho día libre.

7. Por el tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal. Cuando el cumplimiento del deber antes referido suponga la imposibilidad de la prestación del trabajo debido en más del 20 % de las horas laborables en un periodo de tres meses, podrá la empresa pasar al trabajador afectado a la situación de excedencia forzosa.

8. Para realizar funciones sindicales en los términos que exija la ley, las pactadas en el presente convenio o en los acuerdos específicos que se suscriban por las partes firmantes del presente Convenio.

Los días citados se entenderán siempre naturales y coincidentes con la causa que lo justifica. En todos los casos de concesión de licencia retribuida, los pilotos lo deberán comunicar por escrito con la máxima antelación a la Compañía, reservándose ésta el derecho de exigir los justificantes que acreditan las circunstancias alegadas para la obtención de tales licencias.

B) Licencia no retribuida. Anualmente los pilotos podrán solicitar licencia no retribuida de una duración máxima de seis meses, en bloques de una duración mínima de siete días ininterrumpidos, para asuntos particulares. La empresa podrá conceder la licencia solicitada cuando las necesidades operativas así lo permitan y dando prioridad a las vacaciones anuales reglamentarias. El piloto deberá solicitar esta licencia con una antelación mínima de 45 días anterior al inicio del primer día del mes que se inicia la licencia. En el supuesto de concurrir varias solicitudes, para el mismo periodo de tiempo, se concederán primero a los que menos veces la hayan solicitado, y en caso de igualdad, por fecha de ingreso en compañía con contrato de piloto, para una misma especialidad, flota y base. La empresa no tendrá obligación de conceder un número mínimo de licencias no retribuidas. Los periodos de licencia no retribuida computarán a efectos de antigüedad.

5.6 Excedencia voluntaria.

El trabajador con al menos un año de antigüedad en la empresa de un año tiene derecho a que se le reconozca la posibilidad de situarse en excedencia voluntaria por un plazo no menor a cuatro meses y no mayor a cinco años. Este derecho sólo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido tres años desde el final de la anterior excedencia, sin perjuicio de las indemnizaciones y preavisos establecidos en este Convenio.

Durante el tiempo que el trabajador permanezca en excedencia quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto, sin que el periodo en tal situación compute a ningún efecto.

El trabajador deberá solicitar el reingreso con una antelación mínima de un mes a la finalización de su excedencia. El trabajador que no solicite el reingreso con el preaviso establecido causará baja definitiva en la empresa.

Los pilotos tendrán derecho a la reincorporación de una excedencia voluntaria, siempre y cuando exista vacante de la especialidad de procedencia y el piloto a reincorporar mantenga la habilitación de tipo de alguna de las aeronaves operadas por Vueling en vigor.

Si hubiese varios pilotos, la incorporación se producirá de forma que tenga preferencia el piloto, dentro de su especialidad, con mayor antigüedad en el escalafón administrativo. Los pilotos reincorporados deberán someterse a los reentrenamientos e inspecciones que determine la Dirección de Operaciones, y de acuerdo a las normas de la AESA, a efectos

de actualizar y comprobar el mantenimiento de la capacidad técnica del piloto. De no someterse voluntariamente a dicho proceso perderá el derecho a reincorporarse.

5.7. Excedencia forzosa.

Dará derecho a la conservación del puesto y al cómputo de la antigüedad de su vigencia, se concederá por designación o elección para un cargo público que imposibilite la asistencia al trabajo. El reingreso deberá ser solicitado dentro del mes siguiente al cese en el cargo público, perdiendo todo derecho de incorporación de no hacerlo así y causando la baja definitiva. Los pilotos reincorporados deberán someterse a los reentrenamientos e inspecciones que determine la Dirección, al objeto de obtener la aptitud técnica habitual, corriendo a cargo de la compañía los costes oportunos.

Los pilotos que se reincorporen de una excedencia forzosa lo harán necesariamente en la especialidad y flota de procedencia y en caso de no existir ésta será la Dirección de Operaciones la que designe en cada caso la flota a la que se reincorporará el piloto.

Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia, quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto. Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia la Compañía le facilitará la realización de los cursos o entrenamientos periódicos necesarios para el mantenimiento de la habilitación de tipo que el piloto tuviera en la Compañía. El piloto vendrá obligado a realizar dichos cursos y entrenamientos. En caso de que el piloto no realizara dichos cursos, la Compañía no estará obligada a reingresarle hasta que el piloto acredite ostentar la habilitación de tipo de alguna de las aeronaves de la Compañía. Si para dicha acreditación el piloto debiera realizar un curso de habilitación de tipo o cualquier otro distinto de los ofrecidos por la Compañía durante su excedencia, el coste del mismo será por cuenta exclusiva del piloto.

5.8. Excedencia por cuidado de familiares.

Los trabajadores tendrán derecho a un periodo de excedencia de una duración no superior a dos años, para atender al cuidado de un familiar hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente, enfermedad o discapacidad no pueda valerse por sí mismo, y no desempeñe actividad retribuida. A los efectos de este artículo se considerará familiar a la pareja de hecho, siempre que se acredite la inscripción en el Registro Oficial de parejas de hecho.

En el caso de que dos trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, y sólo por razones justificadas de funcionamiento de la misma, el empresario podría limitar su ejercicio simultáneo.

Durante el primer año de excedencia tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reincorporación lo será a una actividad de su misma especialidad. Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia la Compañía le facilitará la realización de los cursos o entrenamientos periódicos necesarios para el mantenimiento de la habilitación de tipo que el piloto tuviera en la Compañía. El piloto vendrá obligado a realizar dichos cursos y entrenamientos. En caso de que el piloto no realizara dichos cursos, la Compañía no estará obligada a reingresarle hasta que el piloto acredite ostentar la habilitación de tipo de alguna de las aeronaves de la Compañía. Si para dicha acreditación el piloto debiera realizar un curso de habilitación de tipo o cualquier otro distinto de los ofrecidos por la Compañía durante su excedencia, el coste del mismo será por cuenta exclusiva del piloto.

5.9. Excedencia para atender al cuidado de hijos.

Tendrán derecho a excedencia indistintamente el padre o la madre para el cuidado de cada hijo, por un periodo no superior a tres años a contar desde la fecha del nacimiento. Igual derecho se dispondrá en el supuesto de adopción, a contar desde el momento de ésta. A los efectos de este artículo se considerará familiar a la pareja de hecho, siempre que se acredite la inscripción en el Registro Oficial de parejas de hecho. Los sucesivos

hijos darán derecho a un nuevo periodo de excedencia que, en su caso, pondrá fin al que viniera disfrutando. En el caso de que dos trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, y sólo por razones justificadas de funcionamiento de la misma, el empresario podría limitar su ejercicio simultáneo. El periodo en que el trabajador o la trabajadora permanezcan en situación de excedencia, conforme a lo establecido en este artículo, será computable a efectos de antigüedad. Durante el primer año de excedencia tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reincorporación lo será a una actividad de su misma especialidad. No obstante, cuando el trabajador forme parte de una familia que tenga reconocida oficialmente la condición de familia numerosa, la reserva de su puesto de trabajo se extenderá hasta un máximo de 15 meses cuando se trate de una familia numerosa de categoría general, y hasta un máximo de 18 meses si se trata de categoría especial. Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia la Compañía le facilitará la realización de los cursos o entrenamientos periódicos necesarios para el mantenimiento de la habilitación de tipo que el piloto tuviera en la Compañía. El piloto vendrá obligado a realizar dichos cursos y entrenamientos. En caso de que el piloto no realizara dichos cursos, la Compañía no estará obligada a reingresarle hasta que el piloto acredite ostentar la habilitación de tipo de alguna de las aeronaves de la Compañía. Si para dicha acreditación el piloto debiera realizar un curso de habilitación de tipo o cualquier otro distinto de los ofrecidos por la Compañía durante su excedencia, el coste del mismo será por cuenta exclusiva del piloto.

5.10. Reducción de jornada por motivos familiares.

El trabajador que, por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de doce años o una persona con discapacidad física, psíquica o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario entre, al menos, un octavo y un máximo de la mitad de la duración de aquélla. Tendrá el mismo derecho quien precise encargarse del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo, y que no desempeñe actividad retribuida.

La reducción de jornada para los pilotos será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados éstos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral.

El piloto deberá solicitar la reducción con una antelación mínima de 45 días anterior al inicio del primer día del mes de comienzo de la reducción. En caso de que la petición afecte a los meses de julio y agosto, la petición tendrá que realizarse como muy tarde el 1 de mayo de ese mismo año.

Se podrá formular una sola petición por temporada IATA (*winter/summer*) y no podrán variarse los términos de la misma durante dicho periodo. La Compañía comunicará la concesión de las reducciones quince días antes del inicio de la reducción.

No será necesario reiterar las solicitudes si la reducción se solicita para periodos de tiempo superiores a la temporada IATA., en duración y fecha.

En el caso de que dos trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, y sólo por razones justificadas de funcionamiento de la misma, el empresario podría limitar su ejercicio simultáneo.

5.11. Reducción de jornada *winter*.

Los pilotos podrán disfrutar de una reducción de jornada para el periodo Winter IATA (1 de noviembre a 31 de marzo), por un mínimo de un mes natural, y en los porcentajes de reducción que para cada año ofrezca la Compañía.

Esta reducción se podrá solicitar antes del 1 de agosto anterior al inicio de la temporada *winter* que se quiera disfrutar.

La Compañía concederá estas reducciones según las posibilidades que arroje el programa de producción de la Compañía para dicho periodo *winter*. La Compañía comunicará la concesión de las reducciones quince días antes del inicio de la reducción.

La reducción de jornada para los pilotos será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados éstos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral.

5.12. Concesión de reducciones de jornada.

Cada año la Compañía establecerá las posibilidades de concesión de las reducciones de jornada reguladas en los artículos 5.13 y 5.14 para el año siguiente. Para ello, de las posibilidades que arroje el programa de producción de la Compañía para dicho año se descontarán las reducciones de jornada por motivos familiares existentes, así como el porcentaje obligatorio de las reservadas para mayores de 55 años.

Las posibilidades resultantes se asignarán según los siguientes criterios:

En primer lugar, se asignarán a las peticiones de mayores de 55 años.

De quedar suficientes, se asignarán a las peticiones de reducción de jornada anuales.

En cualquiera de los casos anteriores, si no hubiera suficientes para acceder a todas las solicitadas, se asignarán según la posición en el escalafón técnico. La Compañía informará a la Sección Sindical de SEPLA del total de posibilidades de concesión y comunicará la concesión de las reducciones al interesado quince días antes del inicio de la reducción.

5.13. Reducción de jornada para mayores de 55 años.

Los pilotos con contrato indefinido y antigüedad mínima de cinco años como piloto en la Compañía, a partir del año en que cumplan los cincuenta y cinco años de edad, podrán disfrutar cada año una reducción de jornada, para todo el año completo, y en un porcentaje que deberá ser de un 25 % o un 50 % de reducción.

Esta reducción se podrá solicitar por primera vez antes del 15 de octubre del año natural que el interesado cumpla 54 años y, en los siguientes años, siempre antes del 15 de octubre del año anterior al de disfrute.

La Compañía estará obligada a conceder un mínimo de reducciones de jornada al número de pilotos equivalente al 10 % del número de pilotos equivalentes a tiempo completo (FTE), de los pilotos de 55 años de edad o más en activo en la Compañía.

Una vez concedido dicho 10 %, si restan posibilidades, la Compañía concederá estas reducciones según se establece en el artículo 5.12 y comunicará la concesión de las reducciones quince días antes del inicio de la reducción.

La reducción de jornada para los pilotos será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados éstos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral.

5.14. Reducción de jornada anual.

Los pilotos con contrato indefinido y antigüedad mínima de cinco años como piloto en la Compañía, podrán disfrutar de una reducción de jornada, para todo el año completo, y en un porcentaje que deberá ser de un 25 % o un 50 % de reducción. Esta reducción se deberá solicitar antes del 15 de octubre del año anterior al de disfrute.

La Compañía concederá estas reducciones según se establece en el artículo 5.12 y comunicará la concesión de las reducciones quince días antes del inicio de la reducción.

La reducción de jornada para los pilotos será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados éstos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral.

5.15. Reducción de jornada por lactancia.

Aquel piloto con un hijo menor de 9 meses disfrutará de dos días libres adicionales al mes en concepto de lactancia, además de sus días libres mensuales, siempre que su cónyuge no disfrute simultáneamente de reducción de jornada por la misma causa.

A tal efecto, el piloto que quisiera acogerse a este derecho habrá de presentar en su departamento un certificado de la empresa del otro progenitor, de que éste no está en el uso y disfrute de esta reducción de jornada. Salvo que el piloto solicite el disfrute mensual de esta reducción de jornada, la misma se disfrutará de forma acumulada e ininterrumpida, una vez el piloto hubiera disfrutado del periodo de vacaciones que hubiere generado durante la previa suspensión por maternidad o paternidad.

5.16. Reducción de las horas de vuelo durante la reducción de jornada.

Cuando un piloto esté disfrutando de una reducción de jornada, su producción mensual (horas de vuelo) respetará el principio de proporcionalidad y equilibrio establecido en el artículo 11.3.

5.17. Suspensión del contrato por riesgo durante el embarazo y la lactancia.

Se considera en esta situación a la piloto que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por existir riesgo del embarazo o la lactancia, dadas las especiales características de su trabajo. Tanto la Compañía como las trabajadoras afectadas, se comprometen a facilitar los trámites administrativos para la obtención por aquellas de las prestaciones económicas de la Seguridad Social por los riesgos descritos, reguladas en los artículos 134 y 135 de la ley General de la Seguridad Social.

5.18. Baja por enfermedad o accidente.

Se considera en esta situación al piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites que desde el punto de vista médico-administrativo estén señalados.

5.19. Descanso por maternidad.

Se considera en esta situación a la piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad durante el descanso por maternidad, siempre que se hayan cumplido los trámites que desde el punto de vista médico-administrativo estén señalados.

5.20. Preaviso por baja voluntaria.

Teniendo en cuenta el alto grado de especialización de los pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, con el elevado coste que ello implica, las peticiones de baja voluntaria en Vueling deberán notificarse por escrito con un preaviso mínimo de tres meses a la fecha en que se pretenda causar baja.

En el supuesto de que el trabajador no observara el plazo de preaviso antes expuesto, la Compañía exigirá y el trabajador vendrá obligado a cumplir el pago de un día de salario por cada día de preaviso no observado, pago compensable en todo caso con las sumas que en el momento del cese se le adeude el trabajador. A los únicos efectos del cálculo de la indemnización por falta de preaviso, se entenderá como salario/día el equivalente a la remuneración total percibida por todos los conceptos en los últimos seis meses dividida por 183. Este preaviso se aplicará, así mismo, en los casos de solicitud de excedencia voluntaria.

CAPÍTULO SEXTO

Faltas y sanciones

6.1 Potestad disciplinaria y faltas.

De acuerdo con lo determinado en el Estatuto de los Trabajadores, corresponde a la Dirección de la Compañía la facultad de imponer sanciones en virtud de incumplimientos

laborales, de acuerdo con la graduación de faltas y sanciones que se establezcan en las disposiciones legales y en el presente convenio.

De toda sanción, salvo la amonestación verbal, se dará traslado por escrito, haciendo constar la fecha y los hechos que la motivan, al interesado, quien deberá acusar recibo o firmar el enterado de la comunicación, haciendo constar la fecha y los hechos que la motivan.

Toda falta cometida por un piloto se calificará, atendiendo a su importancia, trascendencia o intención, en leve, grave o muy grave. La reiteración de faltas podrá dar lugar a calificación de gravedad superior.

6.2 Faltas leves.

Se consideran faltas leves:

1. No cursar en tiempo oportuno la baja correspondiente a las ausencias justificadas al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.

2. Hasta tres faltas de puntualidad en un periodo de treinta días. Si dicha falta de puntualidad provocase retraso en la salida de un vuelo programado, se calificará como falta grave.

3. No comunicar su domicilio o el sitio donde se vaya a descansar, cuando se está de servicio.

4. Abandono del puesto de trabajo sin causa justificada cuando no perjudique al ciclo productivo.

5. Descuidos en el empleo y la conservación de herramientas, materiales, documentos de servicio y locales.

6. La falta de aseo o limpieza en la persona o en el uniforme que no provoque quejas.

7. Dirigir escritos laborales, operacionales o de crítica, a los pilotos u otros colectivos de la Compañía, sin la autorización debida, utilizando el tablón de anuncios, y/o cualquier otro medio facilitado por la Compañía. La representación de los trabajadores estará autorizada para dirigir estos escritos.

8. La inobservancia de las instrucciones o prácticas comerciales que establezca la compañía.

6.3 Faltas graves.

Se consideran faltas graves:

1. Más de tres faltas de puntualidad en un periodo de treinta días. Si alguna de dichas faltas provocase retraso en la salida de un vuelo programado, se calificará como falta muy grave.

2. La falta hasta dos días al trabajo en 30 días, sin causa que lo justifique.

3. No comunicar con la antelación debida la falta de asistencia al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.

4. La falta de puntualidad en la presentación de un piloto para la realización de un servicio de vuelo o realización de cualquier actividad laboral en tierra, cuando se deriven perjuicios para la Compañía, salvo que se demuestre que es debida a causa no imputable al trabajador.

5. La falta de presentación a un vuelo programado, sin causa que lo justifique.

6. No estar localizado en situación de imaginaria.

7. La inobservancia de las medidas de seguridad adoptadas por la Compañía.

8. La reincidencia en faltas leves, siempre que ello ocurra en el plazo de tres meses a contar desde la sanción de la primera.

9. La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.

10. La divulgación a personas ajenas a la empresa, de la marcha interior de la misma, siempre que pueda haber perjuicio para la compañía.

11. La obstrucción a las órdenes de los jefes y negligencia en su cumplimiento. La compañía se compromete a no impartir orden alguna contraria a la normativa de seguridad aeronáutica.

12. El quebranto de los intereses de la Compañía, sin ánimo de realizarlo, pero por negligencia inexcusable. Cuando se menoscaben directamente los intereses económicos o se afecte la imagen pública de la Compañía se reputará como muy grave.

13. La falta considerable de respeto a los trabajadores que estén a sus órdenes.

14. La falta de aseo o limpieza en la persona o en el uniforme del piloto que produzca quejas justificadas de los compañeros o superiores.

15. La no utilización reglamentaria del uniforme establecido o la falta de uso, de alguna prenda reglamentaria del mismo durante el desempeño de su trabajo.

16. El uso abusivo o indebido de billetes gratuitos y con descuento, así como su utilización para fines distintos a los establecidos para su concesión, por parte del piloto o de sus beneficiarios. A estos efectos, no tendrá la consideración de falta los excesos en el cupo anual, sin perjuicio del derecho de la Compañía a descontar al trabajador, en su nómina, el importe de los billetes obtenidos en exceso.

17. Los actos de imprudencia, que no impliquen riesgo de accidente.

6.4 Faltas muy graves.

Son faltas muy graves:

1. El consumo de bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes durante el periodo que se establece en la normativa aplicable anterior a la presentación para el comienzo de la actividad aérea, o al inicio de un periodo de imaginaria, así como su consumo durante el tiempo de trabajo.

2. El consumo, introducción o posesión en locales de la Compañía de drogas, estupefacientes, así como la permanencia en el mismo en estado de intoxicación, o conducta afectada por dichas sustancias, y/o la tenencia o transporte de las mismas durante la actividad laboral valiéndose de su condición de empleado de la Compañía.

3. La falta de tres o más días al trabajo en un periodo de treinta días, sin causa que lo justifique.

4. Fingir enfermedad o pedir permiso alegando causa no existente y otros actos semejantes que puedan proporcionar a la Compañía una información falsa.

5. Realizar trabajos por cuenta propia o ajena, estando el trabajador de baja por enfermedad o accidente, siempre que los mismos resulten incompatibles con su condición de Piloto o con la dolencia que padece. También se incluirá dentro de este apartado toda manipulación hecha para prolongar la baja.

6. Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los jefes o sus familiares, a sus compañeros y subordinados, o a pasajeros u otras personas de su entorno profesional.

7. El quebranto o violación de secretos o de información reservada cuando se produzcan perjuicios para la Empresa.

8. La disminución voluntaria y continuada del rendimiento de la labor.

9. La trasgresión de la buena fe contractual.

10. La indisciplina, desobediencia o incumplimiento inexcusable de órdenes reglamentariamente recibidas de sus superiores. La compañía se compromete a no impartir orden alguna contraria a la normativa de seguridad aeronáutica.

11. Cualquier infracción grave de la legislación de aduanas.

12. La reincidencia en las faltas graves dentro de los seis meses siguientes a su sanción.

13. Abuso de autoridad por parte del superior.

14. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente.

15. La ocultación de circunstancias, cuando se tengan conocimiento de ellas, que afecten a la seguridad en vuelo o la complicidad en la ocultación de las mismas, y más especialmente en lo relativo al punto 1 del presente artículo.

16. La realización de cualquier actividad para la que en este Convenio se exija la autorización expresa de la Compañía, sin dicha autorización.

17. Originar riñas, alborotos o discusiones graves en acto de servicio o en aeronaves o instalaciones de la Compañía.

18. El transporte subrepticio de cualquier objeto o mercancía.

19. Todo comportamiento o conducta en el ámbito laboral que atente contra el respeto de la intimidad y dignidad de la mujer o el hombre, mediante la ofensa física o verbal, incluidas las de carácter sexual. Si tal conducta o comportamiento se lleva a cabo prevaleciendo de una posición jerárquica, supondrá una circunstancia agravante de aquella.

20. Los actos que constituyan falta o delito según las leyes, durante el desarrollo de la actividad laboral o utilizando la condición de empleado de la Empresa.

21. Cualquier otro incumplimiento de los especificados en el artículo 54.2 del Estatuto de los Trabajadores.

6.5 Sanciones.

Las sanciones máximas que podrán imponerse en cada caso, atendiendo a la gravedad de la falta cometida, serán las siguientes:

1. Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.

2. Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.

3. Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días, despido.

6.6 Expediente disciplinario.

Cuando la Dirección tenga conocimiento de un hecho que revista indicios de constituir falta grave o muy grave, conforme a lo dispuesto en este Convenio colectivo, se notificará al piloto pliego de cargos, dónde se harán constar los hechos imputados al mismo y la calificación provisional de las faltas que de los mismos se pudieran deducir. El piloto podrá presentar alegaciones y proponer la prueba que considere oportuna, para lo que contará con un plazo de cinco días naturales desde la notificación del pliego de cargos. Si en dichas alegaciones el piloto manifestara estar afiliado a algún Sindicato con Sección Sindical constituida en la Empresa, o, sin estar afiliado, solicitara la intervención de dicha Sección Sindical, la Empresa vendrá obligada a comunicar el pliego de cargos a dicha Sección Sindical, en un plazo de cinco días naturales desde la notificación del pliego de descargos. A su vez, dicha Sección Sindical dispondrá de un plazo de cinco días naturales desde la notificación del pliego de cargos para formular alegaciones y solicitar la prueba que estime oportuna.

Una vez transcurridos los plazos de alegaciones, se hayan formulado éstas o no, la Empresa notificara la decisión adoptada, tanto al piloto como, en su caso, a la Sección Sindical, procediendo a la sanción que corresponda, conforme a la calificación de la falta, o archivando el expediente sin imposición de sanción alguna.

En el caso de proponerse prueba, la misma deberá realizarse, si procede, en un plazo no superior a siete días. En el caso de no practicarse la prueba propuesta, la Compañía informará por escrito de las razones de su no práctica.

El plazo de prescripción quedará interrumpido durante la tramitación del expediente disciplinario, que se iniciará con la comunicación del pliego de cargos y finalizara en la fecha en que se notifique a la Dirección las alegaciones tanto del piloto como, en su caso, de la Sección Sindical, o, de no formularse, en la fecha en que hubieren transcurridos los plazos para la formulación de dichas alegaciones. En caso de que se haya solicitado la práctica de prueba, el expediente disciplinario finalizará transcurrido el plazo de siete días fijado para su práctica en el párrafo anterior.

Durante la tramitación del expediente disciplinario en aquellos supuestos de faltas muy graves en los que esté comprometida directamente la seguridad aérea, el piloto o la

Sección Sindical, en su caso, junto a su escrito de alegaciones al pliego de cargos, podrán aportar como prueba informe pericial técnico sobre los hechos imputados, aunque sólo podrá aportarse un único informe técnico. En este caso, la Compañía podrá aportar a su vez informe pericial técnico, en un plazo no superior a diez días desde que le haya sido notificado el informe pericial técnico. De ser contradictorias las conclusiones de ambos informes, se solicitará un tercer informe pericial que emitirá un tercero designado de común acuerdo, que deberá ser designado en un plazo máximo de tres días. El citado informe deberá ser emitido en un plazo máximo de diez días. Una vez emitidos los informes que correspondan, o transcurridos los plazos establecidos para su emisión, la Empresa notificará la decisión adoptada, tanto al piloto como, en su caso, a la Sección Sindical, procediendo a la sanción que corresponda, conforme a la calificación de la falta, o archivando el expediente sin imposición de sanción alguna.

El incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto conllevará la improcedencia de la sanción impuesta.

6.7 Prescripción de las faltas.

Las faltas leves prescribirán a los diez días; las graves, a los veinte días, y las muy graves, a los sesenta días a partir de la fecha en que la Compañía tuvo conocimiento de su comisión y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

6.8 Cancelación de antecedentes disciplinarios.

Los antecedentes disciplinarios quedarán cancelados, a efectos de reincidencia, de forma automática, por el mero transcurso del tiempo sin nueva sanción, según la siguiente escala:

- a) Las faltas leves 3 meses.
- b) Las faltas graves 6 meses.
- c) Las faltas muy graves 1 año.

CAPÍTULO SÉPTIMO

Movilidad geográfica

7.1 Movilidad geográfica y desplazamientos.

La Compañía, de acuerdo a su especial actividad de transporte aéreo y, atendiendo a sus necesidades económicas, de adaptación a las condiciones de mercado, de organización, de expansión o cualquier otro supuesto de similar naturaleza, podrá decidir la mejor forma de distribuir sus recursos humanos en el entorno geográfico en que desarrolla sus actividades o presta servicios a terceros, requiriendo el desplazamiento de sus pilotos. Cuando dichos desplazamientos sean supuestos de movilidad geográfica, según se definen en el artículo 7.5, se aplicarán los términos, condiciones y compensaciones, en su caso, que se establecen en el presente capítulo.

7.2 Base principal.

Se define como base principal aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del tripulante a su entrada y alta como personal de la Compañía o la que resulte como consecuencia de un cambio de base contractual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

7.3 Base operativa.

Se define como base operativa el lugar en el cual un tripulante se presenta habitualmente para comenzar un servicio o serie de servicios; por ser su base principal o por encontrarse desplazado por destacamento.

7.4 Requisito de permanencia en base.

El tiempo mínimo de permanencia en una base cuando se acceda a ella por cambio de base voluntario será de tres años.

El requisito de permanencia dejará de ser exigible sólo por motivos de muerte, enfermedad grave u otros supuestos de igual importancia, siempre referidos a familiares de primer grado y cónyuge.

Este requisito también podrá omitirse en caso de que falten voluntarios para cambios de base con el objetivo de no realizar cambios de base forzosos.

7.5 Desplazamientos.

Se podrán producir los siguientes supuestos de desplazamiento:

1. Supuestos que no implican movilidad geográfica:

1.1 Línea: Situación de desplazamiento que puede comprender hasta 15 noches continuadas fuera de base. En el caso de que se programe un día libre fuera de base durante la duración de la línea, dicho día libre no computará a efectos de días libres en base, excepto lo contemplado en el artículo 14.15 relativo a la garantía de 800 horas.

2. Supuestos que implican movilidad geográfica:

2.1 Destacamento.

2.1.1 Destacamento corto: Situación de desplazamiento superior a 15 noches continuadas fuera de base y duración máxima hasta 6 meses.

2.1.2 Destacamento largo: Situación de desplazamiento superior a seis meses fuera de base y duración máxima hasta dos años.

2.2 Cambio de base: Situación de desplazamiento definitivo que a todos los efectos, supondrá y se pacta expresamente así, un cambio de base contractual.

Los supuestos de desplazamiento que no implican movilidad geográfica serán todos forzosos, sin compensación económica por ello. Los supuestos de desplazamiento que implican movilidad geográfica podrán ser voluntarios o forzosos. Los cambios de base que se produzcan por cambio de flota o por promoción de especialidad se considerarán siempre de carácter voluntario.

Los supuestos de desplazamientos que implican movilidad geográfica voluntarios no darán derecho a compensación económica alguna, al considerarse de mutuo acuerdo entre la Compañía y el piloto, salvo aquellos destacamentos que no sean a bases de la compañía, en los que se aplicará lo que se acuerde entre Compañía y Sección Sindical de SEPLA, según se establece en el artículo siguiente.

7.6 Compensación a forzosos.

Destacamento:

Los pilotos que permanezcan en situación de destacamento corto forzoso percibirán los primeros quince días del destacamento las dietas con pernocta correspondiente. A partir del 16 día del destacamento en concepto de indemnización por los gastos de alojamiento y manutención los pilotos percibirán una cantidad diaria de 60 euros, independientemente de la dieta que le pueda corresponder por los vuelos realizados. Este concepto absorbe el incremento de dieta por pernocta, excepto los primeros quince días de destacamento.

Los pilotos que permanezcan en situación de destacamento largo forzoso percibirán los primeros quince días del destacamento las dietas con pernocta correspondiente. A partir del 16 día del destacamento, en concepto de indemnización por los gastos de alojamiento y manutención, los pilotos percibirán una cantidad diaria de 70 euros,

independientemente de la dieta que le pueda corresponder por los vuelos realizados. Este concepto absorbe el incremento de dieta por pernocta, excepto los primeros quince días de destacamento.

En ambos casos, la compañía proporcionará hotel con desayuno y transporte al aeropuerto durante los primeros quince días del destacamento. Se programará un día libre adicional inmediatamente antes del primer día de destacamento.

Las condiciones de cualquier destacamento que no sea a bases de la compañía serán negociadas previamente entre la Empresa y la Sección Sindical de SEPLA. De no alcanzarse un acuerdo en el plazo máximo de quince días naturales desde el requerimiento a la Sección Sindical de SEPLA, la Compañía ofertará las compensaciones que estime oportunas, que para los forzosos no podrán ser inferiores a las establecidas en este Convenio.

Cambio de base:

Si el piloto desea trasladar su vehículo propio, se le compensará el kilometraje desde la ciudad de origen a la de destino a razón de la tarifa por kilómetro habitual establecida por la empresa.

Un billete aéreo gratuito, por una sola vez, desde la ciudad de origen a la de destino para el piloto y las personas que convivan con él.

En concepto de indemnización por los gastos del traslado el piloto percibirá dos salarios base con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso, más 2.000 euros.

Hotel incluido desayuno durante 15 días.

Se programarán dos días libres adicionales a disfrutar los días inmediatamente anteriores a cambio de base. Estos días absorben el permiso retribuido por traslado.

7.7 Asignación de destacamentos y cambios de base.

Todo piloto tiene derecho a solicitar destacamento o cambio de base. La Compañía podrá limitar o condicionar el acceso a los destacamentos o cambios de bases, tanto voluntarios como forzosos, por las siguientes causas:

Especialidad, entendiéndose por tales aquéllas que exigen el cargo de comandante, o impiden a los mismos el acceso a la movilidad geográfica, a efectos de equilibrar las tripulaciones técnicas en la forma que estime la Compañía.

Cargos, entendiéndose por tales aquéllas que requieren autorización especial de la Compañía para acceder a una movilidad geográfica, debido a que el piloto disfruta de un cargo distinto a la comandancia que puede requerir una presencia más o menos continuada en las oficinas u otro lugar designado por la Compañía.

Flota, entendiéndose por tales las que limitan el acceso a una movilidad geográfica a los pilotos de una flota específica.

La compañía, previa comunicación a la representación de los pilotos, publicará las ofertas de destacamento o cambio de base lo antes posible, y como mínimo con:

Treinta días para los destacamentos.

Cuarenta y cinco días para los cambios de base.

Los pilotos tendrán los siguientes plazos para presentar su solicitud de asignación voluntaria:

Diez días para los destacamentos.

Veinte días para los cambios de base.

La Compañía comunicará a su vez la asignación de dichas plazas con una antelación no menor a:

Cinco días para los destacamentos.

Diez días para los cambios de base.

La Compañía tendrá que publicar siempre y sin excepciones las fechas de comienzo y fin del destacamento.

En una misma convocatoria se entenderá que las vacantes ofrecidas son tanto las publicadas por la Compañía, como las que resulten, exclusivamente, de la asignación de las publicadas por la Compañía. Estas últimas vacantes se cubrirán también según las solicitudes voluntarias formuladas en dicha convocatoria.

De entre los pilotos voluntarios tendrán preferencia para acceder al cambio de base los de mejor posición en el escalafón técnico. En caso de no haber voluntarios, los pilotos aceptarán el cambio de base teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el escalafón técnico.

Un piloto al que se le asigne cambio de base voluntario, no podrá solicitar destacamento en el transcurso de un año desde la fecha de asignación de esta nueva base.

De entre los pilotos voluntarios tendrán preferencia para acceder al destacamento los de menor puntuación y a igualdad de puntuación, el de mejor posición en el escalafón técnico. A tal fin se establece el siguiente sistema de puntuación:

Cada piloto dispondrá de una puntuación individual según los siguientes criterios:

Se aplicará 1 punto por día de disfrute de cualquier destacamento. Esta puntuación se añadirá al final del periodo de disfrute del mismo.

Con fecha 1 de enero de cada año, la puntuación se reducirá a razón de 4 puntos por año de antigüedad técnica en la especialidad del piloto.

Los pilotos de nuevo ingreso en la especialidad, adquirirán como puntuación inicial la del piloto de su especialidad con mayor puntuación más 1 punto.

Los pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria superior a 1 año se les asignará la puntuación del piloto de su especialidad con mayor puntuación más 1 punto.

Un piloto al que ya se le haya asignado un destacamento voluntario y mientras dure dicho destacamento, no podrá optar a otro publicado posteriormente.

En caso de no haber voluntarios, los pilotos aceptarán el destacamento teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el escalafón técnico. En este caso, el piloto tendrá derecho a permutar el destacamento forzoso con otro piloto, si ambos acceden, quedando obligado éste a ocuparlo en el periodo asignado.

7.8 Cambio de base y destacamento por reducción de rotaciones.

En el caso de que los destacamentos vengan motivados por la disminución de rotaciones asignadas a una base, así como en los motivados por el cierre temporal de una base, sólo podrán acceder a la oferta, ya sea como voluntario o como forzoso, los pilotos asignados a la base que vea disminuido su número de aviones o que vaya a ser cerrada temporalmente.

De entre los pilotos de la base afectada tendrán preferencia para acceder al destacamento como voluntarios los de menor puntuación y a igualdad de puntuación, el de mejor posición en el escalafón técnico. En caso de no haber voluntarios en la base afectada, los pilotos de la misma aceptarán el destacamento forzoso, teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el escalafón técnico.

En el caso de que los cambios de base vengan motivados por la disminución de rotaciones asignadas a una base, así como los motivados por el cierre de una base, solo podrán acceder a la oferta, ya sea como voluntario o como forzoso, los pilotos asignados a la base que vea disminuido su número de aviones o que vaya a ser cerrada. De entre los pilotos de la base afectada tendrán preferencia para acceder al cambio de base como voluntarios los de mejor posición en el escalafón técnico. En caso de no haber voluntarios en la base afectada, el cambio de base forzoso se aplicará de la siguiente forma:

En primer lugar, el cambio de base forzoso afectará a aquellos pilotos que hubieran permanecido menos de cuatro años continuados en la base afectada, siempre y cuando no hubieran accedido a la misma por un cambio de base forzoso, teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el escalafón técnico.

En segundo lugar, si aun así no se hubiera cubierto la totalidad de la oferta, el cambio de base forzoso afectará a aquellos pilotos que hubieran permanecido más de cuatro años continuados en la base afectada y aquellos que hubieran accedido a la base afectada por un cambio de base forzoso, teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el escalafón técnico.

Si durante los 4 años siguientes a la fecha de efectividad del cambio de base del párrafo anterior se ofertara cambio de base a la base de origen, los pilotos afectados por el cambio de base inicial, si el mismo se produjo con carácter forzoso, tendrán derecho preferente a volver a la base de origen por orden de escalafón técnico de entre los afectados forzosos por el cambio inicial.

Si por un aumento de las rotaciones los pilotos afectados vuelven a la base de origen antes del transcurso de 1 año del cambio de base, se les abonará la diferencia, si existiese, entre el importe de la compensación por cambio de base y el importe de la compensación que hubiera correspondido por Destacamento.

En el caso de que la disminución de rotaciones de una base o el cierre de una base supusiera la necesidad de extinción de contratos de trabajo por causas objetivas, ya sea mediante despido colectivo, ya sea por despido objetivo individual, para la determinación de los pilotos afectados por la extinción se considerará el escalafón administrativo en orden inverso entre la totalidad de los pilotos de todas las bases, sin distinción de especialidad, conforme al artículo 1.11.

7.9 Bases fuera de España.

En cualquier base que Vueling tenga, o vaya a abrir nueva, fuera del territorio español, los servicios que puedan realizar los pilotos se cubrirán asignando series de servicios en línea o destacamento. Si la Compañía decidiera cubrir dichos servicios mediante pilotos asignados de forma permanente a dicha base, las condiciones que regularán dicha base se acordarán previamente con la Sección Sindical de SEPLA.

CAPÍTULO OCTAVO

Transportes y alojamientos

8.1 Medios de transporte.

Es facultad de la Compañía la elección de los medios de transporte a utilizar en función de las siguientes características: seguridad, condiciones aceptables de uso, confort y limpieza y economía que no menoscaben la dignidad del piloto.

En los vuelos de situación, la compañía procurará que el traslado de los pilotos se realice siempre en el menor tiempo posible.

Los medios podrán ser propios o suministrados por terceros. Cuando la Compañía elija contratar estos medios a terceros, podrá utilizar el servicio, clase y tarifa que estime conveniente, según la normativa de la Compañía. En los vuelos de más de seis horas, la Compañía procurará conseguir upgrade a las clases superiores.

Estos medios podrán ser entre otros y no necesariamente en este orden:

1. Furgoneta propia o de terceros de traslado de tripulaciones.
2. Taxis, microbuses o vehículos de alquiler con conductor, teniendo en cuenta que si se utilizan microbuses no podrán ser de acceso colectivo al público en general para el trayecto en cuestión.
3. Servicio de alquiler de coches sin conductor. Esta opción será totalmente voluntaria para el Piloto.
4. Servicios aéreos, ya sean estos vuelos regulares, vuelos chárter al público en general o vuelos chárter o de aerotaxi contratados específicamente. Si el vuelo fuera aerotaxi, la Compañía lo contratará a tercero de reconocido nivel profesional dedicado al transporte aéreo de pasajero y de conformidad con la representación de los pilotos, utilizando aeronaves bimotores turbo reactores con una capacidad mínima de seis plazas sin incluir asientos de pilotaje.

5. Servicios ferroviarios, excepto metros y/o suburbanos. En caso de posicionamiento vía ferrocarril la hora de firma será quince minutos antes de la salida del tren. En este caso, la Compañía reembolsará los gastos de transporte en taxi desde el aeropuerto hasta la estación de tren de la misma ciudad, o el importe de parking de la estación u otro servicio público, sin superar en ningún caso el coste del trayecto en taxi.

6. Servicios ferry marítimos, utilizando camarotes individuales.

8.2 Liquidación de gastos de transporte y alojamientos.

La Compañía procurará que todos los gastos de transporte y alojamiento, que deba abonar en virtud de lo pactado en este Convenio, se facturen directamente a la administración de la misma, con el objeto de reducir los trámites administrativos a realizar por los pilotos en sus desplazamientos. En todo caso el piloto liquidará los gastos siguiendo el procedimiento establecido de la Compañía.

8.3 Transporte en base del piloto.

El transporte en la base del piloto será por cuenta del piloto.

La Compañía, se hará cargo de los costes y gestiones pertinentes de aparcamiento de su vehículo particular en el aparcamiento de empleados del aeropuerto que tenga por base pero en ningún caso en más de un aeropuerto ni para más de un vehículo.

8.4 Transporte fuera de base del piloto.

El transporte desde el lugar de alojamiento y el aeropuerto en las noches fuera de base en los desplazamientos que no impliquen movilidad geográfica será facilitado por la Compañía y a cargo de ella.

La recogida de tripulaciones se hará con la antelación suficiente para que la presentación en el aeropuerto se realice con tiempo suficiente de forma que no provoque retrasos en la salida del vuelo, así mismo la recogida de tripulaciones de llegada a los aeropuertos se realizará de forma que no dé lugar a esperas innecesarias.

8.5 Gastos por accidentes «In itinere».

En caso de accidente «in itinere», los gastos ocasionados por el piloto para completar su regreso a domicilio, incluidos los de un acompañante en caso grave u hospitalización, serán abonados por la Mutua correspondiente. Si la Mutua no se hiciera cargo de dichos gastos, la Compañía adelantará el abono de los mismos, reservándose el derecho a solicitar y obtener su reembolso bien de la Mutua, bien del piloto afectado si finalmente los gastos no correspondieran a un accidente «in itinere». Los pilotos podrán utilizar los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar los desplazamientos necesarios. Dichos medios serán razonables teniendo en cuenta la naturaleza y lugar del accidente. Los desplazamientos en aerotaxi requerirán autorización previa de la Dirección.

8.6 Alojamiento.

La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan los Tripulantes Pilotos en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

La compañía ofertará un mínimo de tres hoteles, al que la Sección Sindical de SEPLA podrá añadir una propuesta. Será preciso obtener el visto bueno de la Sección Sindical de SEPLA para el hotel seleccionado, quien deberá responder en un plazo máximo de cinco días desde que es requerida. A falta de este visto bueno, la Compañía podrá seleccionar libremente entre los hoteles ofertados, pudiendo la Sección Sindical de SEPLA vetar uno de ellos previamente.

El hotel seleccionado será como mínimo de 4 estrellas, excepto acuerdo con la Sección Sindical de SEPLA, teniendo en cuenta las peculiaridades de cada situación, tales como las condiciones de peligrosidad o insalubridad de la zona del hotel, así como su

cercanía al centro urbano. Las habitaciones deberán ser individuales o dobles de uso individual y con baño, con el fin de garantizar un buen descanso. Entre la contratación de los servicios se incluirá wifi en la habitación.

La contratación de los hoteles incluirá un desayuno de tipo continental o similar siempre que el horario del servicio del hotel lo permita.

En los alojamientos para las situaciones de movilidad geográfica se estará a lo dispuesto en el capítulo correspondiente del presente Convenio.

8.7 Alojamiento en viajes no programados.

La Compañía hará las gestiones oportunas para facilitar a los pilotos alojamientos individuales de las mismas características del artículo anterior, siempre que sea posible y se cumplan las condiciones de descanso mínimo requerido según lo dispuesto en el artículo 12.9.

8.8 Sala de firmas.

En aquellos aeropuertos dónde la Compañía tenga basados más de cinco aviones de forma permanente se habilitará una sala de firmas, con la debida separación de espacios, y garantizando que las tripulaciones puedan desarrollar sus labores. En aquellas bases con más de tres aviones la Compañía procurará proporcionar una sala de descanso.

CAPÍTULO NOVENO

Régimen de comidas

9.1 Normativa aplicable.

Las comidas de los pilotos deben costearse con las dietas que la Compañía pone a su disposición según el artículo 14.17 del presente convenio. No obstante, teniendo en cuenta la dificultad para el uso efectivo de las dietas, sin alterar las actividades programadas, así como la normativa de seguridad aeronáutica al respecto, la Compañía suministrará a su coste y el piloto tendrá derecho a los siguientes servicios a bordo de las aeronaves operadas por la empresa:

Si el piloto está en actividad, en todo o en parte, durante el periodo desde las 06:00 a las 10:00 hora local le corresponderá un desayuno.

Si el piloto está en actividad, en todo o en parte, durante el periodo desde las 13:00 a las 15:00 hora local le corresponderá una comida.

Si el piloto está en actividad, en todo o en parte, durante el periodo desde las 20:00 a las 22:30 hora local le corresponderá una cena.

Si el piloto está en actividad, en todo o en parte, durante el periodo desde las 00:00 a 05:00 hora local le corresponderá un refrigerio nocturno.

En el caso de que por incremento de la actividad por cambio en ejecución de la programación, así como en el caso de una incidencia de carga de catering, habiéndose previsto previamente la dotación de catering, la misma no se hubiera producido o el piloto no hubiera podido acceder a ella, si por operativa es posible, se hará una nueva provisión que se ajuste a la actividad.

Las diferentes comidas incluirán los siguientes ítems:

Desayuno: 1 pieza de fruta o 1 yogurt, 1 sándwich o equivalente y 1 croissant o pieza de bollería.

Comida o cena: 1.º ensalada, 2.º plato (caliente), postre (distinto al de desayuno), pan.

Refrigerio nocturno: 1 snack frío tipo «kit kat», 1 sándwich o equivalente, 1 yogurt o 1 pieza de fruta.

Para todas las rotaciones se incluirán 2 litros de agua y bebidas calientes (café, té, cappuccino).

9.2 Comidas a bordo y respeto horario.

Los pilotos respetarán, en todo caso, los horarios establecidos para los vuelos, no pudiendo desviarse de los mismos por motivos de manutención a menos que no hayan tenido oportunidad de alimentarse adecuadamente durante un periodo superior a seis horas o cuando a juicio del comandante, por razones de seguridad en vuelo, la fatiga de la tripulación sea excesiva por estos motivos.

9.3 Separación de comidas.

Por razones de seguridad, las comidas del comandante serán distintas a las del copiloto, siendo esto siempre así a bordo y en tierra, mientras sea efectivo el equipo formado por un comandante y el copiloto, y realicen las comidas en el mismo establecimiento, cuando el periodo previo al vuelo no sea suficiente para detectar una posible intoxicación. A su vez y también por motivos de seguridad, la Compañía cuidará muy especialmente la higiene de las comidas a bordo.

9.4 Selección de menús.

La compañía proporcionará menús de comida variados, evitando que sean repetitivos al menos durante cuatro días. La Sección Sindical de SEPLA asesorará a la Compañía respecto a la calidad y variedad de las comidas en el seno de la Comisión de Seguimiento de este Convenio.

9.5 Compra de elementos del catering por parte de pilotos.

Se aplicará el precio que marque la Compañía, que procurará que sea lo más ajustado posible al coste real, incluida la carga, de cualquier elemento del servicio de bar para el piloto, publicándose una lista de precios de la que será informada la representación de los pilotos, con antelación a su implantación.

CAPÍTULO DÉCIMO

Uniformidad e imagen

10.1 Normas generales.

La uniformidad es propiedad de Vueling y el piloto tiene la obligación de cuidarla y hacer siempre el uso adecuado de la misma.

En materias de uniformidad e imagen serán de aplicación las normas especificadas en el presente capítulo y aquéllas que disponga la Compañía en el manual de operaciones o posible normativa interna.

A partir de la firma de este Convenio, los pilotos de nuevo ingreso que se incorporen a la Compañía y hasta que alcancen 1.500 horas de vuelo totales, de las cuales 500 sean en aviones multitripulados, su distintivo básico estará constituido por dos galones. En el resto de copilotos será de tres galones. El distintivo básico en un comandante son cuatro galones y estrella de cinco puntas.

10.2 Uniformidad Standard.

Al ingreso de un piloto en la Compañía se le facilitarán las prendas que conforman la uniformidad establecida. Dicha uniformidad está compuesta por la siguiente lista de prendas y artículos, en la cuantía así mismo expresada:

Prendas	Cuantía
Abrigo.	1
Gabardina.	1
Americana.	1

Prendas	Cuantía
Camisa manga corta.	2
Camisa manga larga.	2
Corbata negra.	2
Galones.	2
Insignia.	1
Rebeca de galones.	1
Pantalón.	2
Zapatos.	1
Calcetines negros.	4
Maletín de vuelo.	1
Maleta de viaje trolley.	1
Cinturón.	1
Chaleco reflectante.	1

Cada prenda del uniforme y accesorios tendrá una valoración en puntos, según se especifica en la siguiente tabla:

Prendas	Puntos
Abrigo.	190
Gabardina.	217
Americana.	159
Camisa manga corta.	47
Camisa manga larga.	50
Corbata negra.	17
Galones.	23
Insignia.	21
Rebeca de galones.	43
Pantalón.	70
Zapatos.	65
Calcetines negros.	10
Maletín de vuelo.	199
Maleta de viaje trolley.	102
Cinturón.	19
Chaleco reflectante.	6

El sistema de uniformidad se regir por las siguientes reglas:

El maletín de vuelo y el trolley, con independencia de su puntuación, se repondrán por rotura.

Todos los pilotos tendrán una cuenta de puntos de uniformidad en la Compañía. Cuando un piloto desee obtener una prenda del uniforme, se dirigirá, con la antelación necesaria, a la Compañía, solicitando dicha prenda. La Compañía deducirá los puntos correspondientes a la prenda de su cuenta, contactando al proveedor para el suministro de la misma. Queda prohibido el contacto directo con los proveedores excepto en la forma que establezca la Compañía. Asimismo, queda prohibido el intercambio o traspaso de puntos y prendas entre pilotos y el uso de puntos para prendas que no formen parte de la uniformidad oficial.

Los años posteriores a la entrega de la dotación inicial, la asignación anual de puntos será de 700, si bien el año siguiente a la entrega de la dotación inicial se asignará la parte proporcional de puntos correspondientes al número de meses de permanencia en la empresa durante el año de entrega de la dotación inicial. Los puntos que sobren de un año para otro, en la cuenta de un piloto, no serán acumulables para poder ser utilizados solamente durante el año siguiente.

La uniformidad pertenece a la Compañía, y será devuelta cuando un piloto cause baja, a solicitud de la Compañía. Los pilotos, de acuerdo al número de puntos en su cuenta, podrán equilibrar las prendas y accesorios en la forma que estimen conveniente. Cada piloto se responsabilizará, en todo momento, de ir adecuadamente uniformado. Si un piloto agotase su puntuación, esta circunstancia no le eximirá de ir adecuadamente uniformado, aunque previa comunicación a la Compañía, podrá comprar, a su coste, prendas adicionales.

El proveedor será el mismo para todos los artículos y con la misma calidad que el actual, siempre pactado con la Sección Sindical de SEPLA.

10.3 Imagen personal.

Los pilotos cuando estén de servicio de vuelo vestirán el uniforme completo. En su condición de imagen pública de la Compañía estarán obligados a mantener un aspecto adecuado y acorde a lo que se espera. En todo caso, la Compañía avisará al piloto cuando estime que no cumple con dicha imagen, y si éste hiciera caso omiso, dicha conducta considerará como falta y sujeta a sanción según lo dispuesto en el régimen disciplinario.

10.4 Entrega de la uniformidad.

En los cursos iniciales la Compañía garantizará la prueba de la uniformidad completa. La empresa intentará garantizar la entrega en base. De no ser posible, por no existir centro de recogida se asignará al piloto un día de programación al año para efectuar la recogida.

CAPÍTULO UNDÉCIMO

Programación

11.1 Regulaciones.

Los límites de tiempos de vuelo, de actividad y mínimos de descanso serán los establecidos por la autoridad aeronáutica, en cada momento, incluidos los regímenes de exenciones. Dicha normativa será respetada en todo momento a efectos operativos y de seguridad, sin perjuicio de que prevalezca el presente convenio a efectos y definiciones laborales y económicas.

Se podrán pactar, entre Compañía y Sección Sindical de SEPLA esquemas particulares cuando así lo permita la autoridad aeronáutica.

11.2 Patrones de programación.

Patrón libre: Se programarán doce días libres mensuales, o la parte proporcional por aplicación de la tabla del Anexo B, de los cuales ocho, o su proporción, serán programados a elección del trabajador, mediante el sistema de pujas del mismo anexo B, y cuatro, o su proporción, a elección de la empresa. En el mes de Febrero se podrán programar sólo once días libres, programándose el día restante a lo largo del resto del año, en la fecha que asigne el Departamento de Programación.

Se programarán un máximo de 6 días continuados de actividad aérea, salvo que el tripulante haya solicitado la programación de más de 6 días libres continuados, en los que no deberá respetarse este máximo. No se podrá programar simuladores unidos a un bloque de seis días continuados de actividad aérea, aunque sí podrán programarse actividades de tierra y posicionales, que sólo a estos efectos no se considerarán actividad aérea.

El número máximo de días libres agrupados será de ocho mensuales. En aquellos casos en que el piloto disfrute más de seis días libres consecutivos, por elección del piloto, no serán exigibles los principios básicos de programación establecidos en el punto 11.3.

En bases con dos o menos aviones, que siempre se regirán por patrón libre, se programará un mínimo de diez días libres, o su proporción, según tabla del anexo B, de los cuales ocho, o su proporción, se programarán a elección del trabajador, mediante el

sistema de pujas del mismo anexo B, y dos, o su proporción, a elección de la empresa. Si existiera un defecto de días libres hasta el total de doce mensuales, o su proporción, en las bases pequeñas se compensará con periodos de libranza elegidos por la Empresa a lo largo del año.

Adicionalmente, con el objetivo de igualar el número de días libres anuales entre las modalidades de patrón, la Empresa programará a lo largo del año para todos los pilotos con patrón libre seis días libres más, o su proporción según su disponibilidad anual. Estos días se disfrutarán en las fechas que asigne el Departamento de Programación. En el supuesto de que, por cambio de patrón a lo largo del año se genere exceso de días libres disfrutados, la Compañía tendrá la obligación de consensuar los días libres que dejarán de serlo en el nuevo patrón.

Los tripulantes en patrón libre podrán solicitar preferencias en su programación de vuelo.

Patrón fijo: Este patrón sólo será de aplicación a los pilotos asignados a bases que tengan de manera permanente 3 o más aviones a lo largo de todo el año.

Se programará según la siguiente serie continua: un bloque de cinco días de actividad seguido de un bloque de cuatro días libres, seguido de cinco días de actividad, seguido de tres días libres, volviendo a iniciarse la serie. La secuencia de dicho patrón será asignada por el Departamento de Programación de acuerdo a las necesidades del programa. No obstante, el piloto podrá solicitar, mediante el sistema de pujas del Anexo B, las fechas de disfrute de hasta cuatro días libres en un mes, con un máximo de doce anuales. Mediante este sistema se podrán agrupar un máximo de 5 días libres consecutivos, incluyendo días solicitados por el piloto y días correspondientes a la serie continua. En caso de agrupación de días libres con vacaciones, el máximo de días libres a agrupar será de cuatro por delante o por detrás de cada bloque de vacaciones, incluyendo días solicitados por el piloto y días correspondientes a la serie continua.

Para mantener el número correspondiente de días libres mensuales, por cada día libre solicitado y asignado, se eliminará un día libre de la serie continua. No obstante, este ajuste respetará el bloque de días libres que el piloto hubiera conseguido mediante el día libre solicitado. El número de días libres se adaptará a la disponibilidad del piloto en el mes correspondiente.

Desde el día 22 de diciembre al 9 de enero, si fuese necesario, la empresa podrá interrumpir la programación en patrón fijo. Durante este periodo se alterará la secuencia de días libres con el objetivo de repartir los servicios de los días de Navidad entre todo el colectivo de pilotos, según lo dispuesto más adelante en este artículo. El 10 de enero se retomará la programación en patrón fijo, manteniendo la secuencia del patrón de cada tripulante.

La compañía garantizará a todo el colectivo de pilotos que tres de los días libres correspondientes a los meses de diciembre o enero, según el caso, se programarán en alguno de los siguientes periodos:

- 23, 24 y 25 de diciembre.
- 24, 25 y 26 de diciembre.
- 30, 31 de diciembre y 1 de enero.
- 31 de diciembre y 1 y 2 de enero.
- 4, 5 y 6 de enero.
- 5, 6 y 7 de enero.

Los pilotos podrán comunicar sus preferencias de fechas para los días libres en los periodos señalados del 1 al 15 de octubre.

El 60 % de los pilotos de cada especialidad y base estarán asignados al patrón libre y el 40 % de los pilotos de cada especialidad y base estarán asignados a patrón fijo. De dichos porcentajes quedan excluidos los pilotos asignados a bases que no tengan de manera permanente tres o más aviones a lo largo de todo el año, al estar necesariamente sometidos al patrón libre.

Si para cumplir dichos porcentajes fuera necesario variar de forma forzosa el patrón de programación de uno o varios pilotos, se modificara dicho patrón a los últimos pilotos de cada especialidad del escalafón técnico de la base afectada.

Las vacantes en patrón fijo se publicarán de manera semestral, con los siguientes periodos de solicitud:

- 1-15 septiembre para el primer semestre del año (de enero a junio, ambos inclusive).
- 1-15 marzo para el segundo semestre del año (de julio a diciembre, ambos inclusive).

La asignación de las vacantes de patrón fijo se realizará de la siguiente forma:

En caso de creación de vacantes, éstas se asignarán por escalafón técnico entre los pilotos de la base. Esta asignación nunca supondrá que un piloto pierda su asignación al patrón fijo para que su vacante sea cubierta por otro piloto de mejor posición en el escalafón.

En caso de reducción de vacantes, los pilotos pasarán a patrón libre según orden inverso de escalafón técnico de los pilotos de la base.

Los cambios de base o especialidad implicarán siempre la pérdida del patrón fijo y el piloto podrá solicitarlo nuevamente en la primera oportunidad posible.

11.3 Principios de programación.

La programación de pilotos se basará en los siguientes principios, por orden de importancia:

1. Legalidad: Respetando los límites establecidos por la autoridad aeronáutica a efectos de lograr un entorno de seguridad para Compañía y pilotos. Cualquier cambio del capítulo 7 del Manual de Operaciones que haga referencia a los límites de actividad será acordado con la Sección Sindical de SEPLA.
2. Economía: Fomentando la productividad de la empresa, la utilización óptima de sus recursos financieros y humanos, y la salvaguarda de sus intereses comerciales.
3. Flexibilidad: Al objeto de responder con efectividad a potenciales imprevistos como averías, etc., para fomentar la regularidad y puntualidad de los servicios ofrecidos a los clientes.
4. Equilibrio: Fomentando la igualdad y distribución equilibrada de los servicios dentro de cada flota, especialidad y base.
5. Calidad de vida: Fomentando la eficacia de los sistemas de programación para la mejora de la calidad de vida de los pilotos, siempre compatibles con los puntos anteriores. A tal fin, el departamento de programación atenderá, siempre que sea posible y no afecte al cumplimiento de los principios anteriores, las preferencias de aquellos tripulantes de patrón libre que las hayan solicitado, especialmente en cuanto a las preferencias para volar mañanas, tardes o noches.
6. Transparencia: Siendo la programación, dentro del ámbito de la empresa, pública y de general conocimiento. Mediante la herramienta de calendario compartido, los tripulantes que lo deseen podrán compartir sus programaciones con el resto de tripulantes.

11.4 Emisión y seguimiento de la programación.

La programación se publicará mensualmente con un mínimo de 6 días de anticipación al día 1 del mes siguiente.

Se confeccionará diferenciando claramente los días libres.

El comité de programación es el encargado del seguimiento y mejora continua de la programación. Estará compuesto por representantes de la empresa y de la Sección Sindical de SEPLA y se reunirán trimestralmente. El comité tendrá las siguientes atribuciones:

1. Velar por el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo anterior.
2. Tendrá acceso a las programaciones de todas las flotas si las hubiese.
3. Tendrá acceso a la estadística que utilice la Compañía para controlar o equilibrar el trabajo realizado por pilotos.

4. Emitirá los informes y recomendaciones que crea conveniente para la comisión de interpretación y aplicación del convenio y para la dirección de la Compañía, en un plazo no superior a 3 meses.

5. El Comité de programación desarrollará las herramientas que permitan la más óptima consecución del principio de calidad de vida a lo largo de la vigencia de este convenio, especialmente en lo relativo a la variación de mañanas, tardes y noche en el mismo bloque continuado de días de vuelo.

11.5 Cambios de servicios.

Los cambios de servicio que no sean en ejecución se notificarán con una antelación mínima de 24 horas. En el caso que no fuese posible cumplir con dicha antelación, el cambio deberá serle notificado al piloto antes de las 22 hora local del día anterior o hasta 15 minutos después de la hora de calzos si fuese posterior, y siempre con la antelación necesaria para respetar el descanso mínimo legal.

En el caso de cambio con menos de 24 horas, el cambio no supondrá un retraso en la hora programada de llegada superior a 120 minutos o, en su defecto, un adelanto superior en la hora programa de salida superior a 120 minutos.

Cuando se cambie un servicio por una imaginaria, notificándose con una antelación inferior a 24 horas, si se asignara vuelo en dicha imaginaria, la hora programada de llegada de dicho vuelo nunca podrá ser superior a la del servicio inicialmente programado más 180 minutos, sin posibilidad de hacer un cambio en ejecución en el nuevo servicio.

11.6 Cambios de servicio en ejecución.

Se define como cambio en ejecución al que se notifica desde el momento de la firma hasta la hora de llegada de calzos del último vuelo.

La compañía puede variar en ejecución, por necesidades del servicio, los vuelos programados, incrementando la actividad aérea hasta un máximo de 120 minutos sobre la hora de llegada inicialmente prevista.

Se entenderá también como cambio de servicio en ejecución, no sólo la modificación de los vuelos a realizar sino también aquella variación horaria, sin modificación de vuelos, que se realiza por necesidades operativas, es decir, aquellas que no obedezcan a motivos ajenos a la operativa de la Compañía, como por ejemplo, cierres de espacios aéreos, huelgas, etc..

Los cambios forzosos que supongan un retraso en la hora de llegada, programada inicialmente o prevista, superior a 120 minutos estarán limitados a uno al mes por piloto y generarán una compensación igual al valor de una imaginaria. Después de la hora de calzos del último vuelo no se podrá incrementar la actividad aérea si no ha sido notificado previamente.

Para determinar si el cambio en ejecución es de los limitados a uno mensual, por superar en más de 120 minutos la hora de llegada programada inicialmente o la prevista, se comparará el horario de llegada asignado inicialmente, el programado o el previsto que conste a la Compañía en el momento de la notificación del dicho cambio, con el horario de llegada que se asigna con el cambio, el programado o el previsto que conste a la Compañía en el momento de la notificación del dicho cambio.

Aun cuando la hora programada (comercial) o prevista (en el momento de tomar la decisión) de la llegada del vuelo asignado por el cambio no superara en más de 120 minutos la hora de llegada inicialmente programada al piloto, si en ejecución sí supera dicho límite se abonará la compensación establecida en el presente artículo, pero el cambio no computará para el límite de uno mensual.

Los cambios forzosos en ejecución nunca implicarán situaciones en las que el piloto tenga que pernoctar fuera del lugar que tenía programado hacerlo antes de haberle efectuado el mencionado cambio.

11.7 Compensación por cambios.

Si con motivo de los cambios de servicio, salvo que los cambios obedezcan a cancelaciones de vuelos por motivos ajenos a la operativa de la Compañía, como por ejemplo, cierres de espacios aéreos, huelgas, etc., las horas baremo del mes disminuyeran más de un 5 % respecto a la programación inicial, el piloto percibirá la retribución correspondiente a las horas baremo de la programación inicial disminuidas en un 5 %.

11.8 Retraso de la hora de firma.

La notificación de retraso de la hora de firma sin cambio de servicio se dará con una antelación mínima de 60 minutos sobre la hora inicialmente programada de firma.

En caso contrario la actividad aérea computará a partir de la hora de firma inicialmente programada.

Si se cancelara la actividad programada sin haber sido notificada dicha cancelación al piloto con la antelación mínima prevista sobre la hora programada de firma, el piloto devengará la dieta que le hubiera correspondido.

11.9 Vacaciones.

A) Normas generales. Los pilotos dispondrán de 30 días naturales de vacaciones anuales. La empresa establecerá en función a las necesidades de programación y pilotos existentes la disponibilidad de fechas de vacaciones.

Los días de vacaciones se disfrutarán agrupados en bloques de 5 días naturales de la siguiente manera:

- Del día 1 al día 5 de cada mes.
- Del día 6 al día 10 de cada mes.
- Del día 11 al día 15 de cada mes.
- Del día 16 al día 20 de cada mes.
- Del día 21 al día 25 de cada mes.
- Del día 26 al día 30 de cada mes excepto el mes de febrero que el bloque abarcará los días necesarios del mes de marzo.

Se podrán agrupar estos bloques hasta completar los 30 días naturales, excepto en los meses de junio, julio, agosto y septiembre en los que la agrupación máxima será de 15 días naturales (3 bloques).

La asignación de las vacaciones se regirá por un sistema de puntos comenzando por el piloto de menor puntuación y por la primera opción. A igual número de puntos tendrá prioridad el que tenga la antigüedad en el escalafón técnico mayor y en caso de igualdad el de mayor edad. Una vez concedida a todos los pilotos la primera opción, se comenzará de nuevo con la segunda, y así sucesivamente.

La asignación se hará por periodos completos, no asignando bloques individuales en caso de bloques solicitados agrupados.

B) Puntuación. Valorando los meses del año, a fin de conseguir una rotación justa en el disfrute de vacaciones, la puntuación de los mismos se establece como sigue:

Mes	Mes completo	Del 1 al 5	Del 6 al 10	Del 11 al 15	Del 16 al 20	Del 21 al 25	Del 26 al 30
Enero.....	9	6	3	0	0	0	0
Febrero.....	0	0	0	0	0	0	0
Marzo.....	0	0	0	0	0	0	0
Abril.....	0	0	0	0	0	0	0
Mayo.....	6	1	1	1	1	1	1
Junio.....	X	2	2	2	4	4	4
Julio.....	X	5	5	5	6	6	6
Agosto.....	X	6	6	6	5	5	5

Mes	Mes completo	Del 1 al 5	Del 6 al 10	Del 11 al 15	Del 16 al 20	Del 21 al 25	Del 26 al 30
Septiembre.	X	5	5	4	2	2	0
Octubre.	0	0	0	0	0	0	0
Noviembre.	0	0	0	0	0	0	0
Diciembre.	9	0	0	0	0	6	3

Cuando en un periodo de vacaciones se disfruten días correspondientes a bloques de distinta puntuación, se puntuarán los días disfrutados proporcionalmente al valor del bloque al que correspondan.

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el Jueves, Viernes, Sábado y Domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día y los de Nochebuena, Nochevieja, Navidad, Año Nuevo y Reyes, a razón de 3 por día.

Los puntos que se devenguen en cada periodo se computaran acumuladamente al final del año. Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales, se sumarán a las de los años anteriores el 31 de diciembre de cada año, y serán expuestas en público este día.

Los pilotos de nuevo ingreso en plantilla de vuelo, o pilotos que se incorporen de excedencia, adquirirán como puntuación inicial la del piloto que la tenga más alta en el cierre del año anterior, más uno (independientemente de su especialidad).

Los pilotos que cambien de especialidad tendrán la puntuación más alta de la especialidad más 1.

En caso de cambios de base voluntario o destacamento voluntario no se asegurará el disfrute de las vacaciones en las fechas asignadas conforme a la posición y base anterior.

C) Peticiones. Antes del 1 de octubre la Compañía hará llegar, a cada piloto, el enlace de la página web para la solicitud de vacaciones del año siguiente y sus puntos acumulados hasta la fecha.

Del 1 al 10 de octubre, cada piloto interesado, insertará en el sistema CREW los periodos de vacaciones deseados para realizar una primera asignación.

Del 13 al 21 de octubre, cada piloto interesado, insertará en el sistema CREW los periodos de vacaciones deseados para realizar la segunda asignación.

D) Asignación. La última semana de octubre la empresa se reunirá con los representantes de los pilotos para informar de la asignación de las vacaciones.

El 1 de noviembre, la Empresa pondrá a disposición de los pilotos, la lista con la asignación de los periodos de vacaciones de cada piloto en base a las solicitudes recibidas y a la puntuación que cada uno tenga.

E) Permutas. Las permutas que entre dos pilotos de la misma especialidad y base hayan acordado se realizaran por medio del sistema CREW, hasta un mes antes de la publicación de la programación del mes del disfrute de las vacaciones. La permuta se hará mediante la aprobación de ambos pilotos por el sistema CREW. Dichas permutas deberán estar supeditadas a la legalidad o causa operativa que no las haga factibles.

En caso de permuta de vacaciones, la puntuación más elevada de los dos periodos permutados se aplicará a ambos pilotos.

Las permutas, en ningún caso, podrán alterar las fechas de los periodos asignados a los permutantes.

F) Enfermedad en vacaciones. Cuando el período de vacaciones asignado coincida en el tiempo con una incapacidad temporal derivada del embarazo, el parto o la lactancia natural o con el período de suspensión del contrato de trabajo previsto en el artículo 48.4 y 48 bis de esta Ley, el piloto o la piloto tendrá derecho a disfrutar las vacaciones en fecha distinta a la de la incapacidad temporal o a la del disfrute del permiso que por aplicación de dicho precepto le correspondiera, al finalizar el período de suspensión, aunque haya terminado el año natural a que correspondan.

En el supuesto de que el período de vacaciones coincida con una incapacidad temporal por contingencias distintas a las señaladas en el párrafo anterior que imposibilite al piloto a disfrutarlas, total o parcialmente, durante el año natural a que corresponden, el trabajador

podrá hacerlo una vez finalice su incapacidad y siempre que no hayan transcurrido más de dieciocho meses a partir del final del año en que se hayan originado.

El disfrute del nuevo periodo de vacaciones será fijado por la Compañía.

G) Slots disponibles en vacaciones. De la suma total anual de los días de vacaciones que se disfruten entre la totalidad de pilotos con contrato indefinido de cada especialidad, un mínimo de un 2 % se programará en cada uno de los meses de julio y agosto.

CAPÍTULO DUODÉCIMO

Régimen de trabajo y descanso

12.1 Regulaciones.

Los límites de tiempo de vuelo, actividad y mínimos de descanso, serán establecidos por la autoridad aeronáutica, en cada momento, incluidos los regímenes de exenciones.

Dicha normativa será respetada en todo momento a efectos operativos y de seguridad, sin perjuicio de que prevalezca el presente Convenio a efectos y definiciones laborales y económicas.

Se podrán pactar, entre Compañía y representación de los pilotos esquemas particulares cuando así lo permita la autoridad aeronáutica.

12.2 Actividad laboral.

Cualquier función que deba realizar un miembro de la tripulación en relación con la actividad económica de un titular de un AOC. Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra.

12.3 Periodo de actividad laboral.

Tiempo que comienza cuando el tripulante se presenta siguiendo las instrucciones del operador para desempeñar sus funciones y concluye cuando el tripulante queda relevado de ellas.

12.4 Actividad aérea.

El periodo de actividad aérea comienza no menos de 45 minutos antes de la hora programada de despegue, y finaliza después de que la aeronave permanezca en su posición de parking definitiva (calzos).

Si el vuelo es de posicionamiento la hora de presentación será de 60 minutos antes de la hora programada de salida del vuelo. Si el vuelo posicional es operado por Vueling la hora de presentación será de 45 minutos antes de la hora programada de salida del vuelo.

Cuando los vuelos asignados se cancelan una vez efectuada la firma, la actividad aérea terminará en el momento de la notificación. En este caso, el piloto devengará la dieta que le hubiese correspondido, aunque no haya llegado a efectuar ningún vuelo.

Cuando dos periodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable, ambos periodos son considerados como un solo periodo continuado de actividad aérea.

La asignación de funciones por la Empresa, que no constituyan actividad aérea, y continuadas por un periodo de actividad aérea sin que medie un periodo de descanso mínimo, es considerada actividad aérea en su totalidad.

La hora de presentación en los Aeropuertos será 45 minutos antes de la hora programada de despegue cuando el sector inicial sea igual o menor a 3 horas bloque y 60 minutos cuando sea de más de 3 horas bloque.

12.5 Periodo de actividad aérea.

Tiempo durante el cual un tripulante desempeña sus funciones en una aeronave como parte de su tripulación; este período se inicia cuando el miembro de la tripulación se

presenta para un vuelo o una serie de ellos, siguiendo instrucciones de la Compañía, y finaliza una vez concluido el último de los vuelos en el que el tripulante ha trabajado.

Todo periodo de actividad aérea irá precedido de un periodo de descanso.

12.6 Actividad aérea diurna.

La comprendida entre las 06:01 horas y las 21:59 horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

12.7 Actividad aérea nocturna.

Se considerará nocturna la que se realice entre las 22:00 horas y las 06:00 horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

A efectos de retribución, la aplicación de esta actividad se hará fijando el número de horas de vuelo que correspondan a cada línea y las horas de vuelo que se realicen en periodo nocturno se factorizarán por un coeficiente de 1,35 a efectos del cómputo total de horas baremo. Si el número total de horas de vuelo dentro de dicho periodo nocturno excede de 3 horas en un mismo servicio, todas las horas de vuelo posteriores hasta la finalización de aquél se considerarán horas nocturnas y factorizadas, por tanto, por el coeficiente 1,35.

12.8 Tiempo de vuelo.

El tiempo transcurrido desde que un avión comienza a moverse desde el lugar de estacionamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento y ha parado todos sus motores.

12.9 Lugar de descanso.

Lugar en el que, disponiendo de servicios propios y reuniendo condiciones adecuadas para el descanso en función del lugar en cuanto a temperatura, luz, ruido, ventilación sirve para que los tripulantes puedan disfrutar de un periodo de descanso (alojamiento individual o el domicilio del tripulante).

12.10 Periodo de descanso.

Periodo ininterrumpido y definido de tiempo durante el cual un tripulante queda relevado de toda actividad y de la prestación de imaginaria en el aeropuerto con el fin específico de que pueda descansar. Los periodos de descanso parcial no se considerarán parte de un periodo de descanso.

El periodo de descanso comenzará veinte minutos después de la hora de calzos, entendiéndose que con este tiempo se cubren las eventualidades post vuelo.

La Empresa no dará avisos durante los periodos de descansos legales, y en caso de contacto con el tripulante se iniciara un nuevo periodo de descanso en el momento del aviso.

12.11 Descanso parcial en vuelo.

Tiempo durante el cual un miembro de la tripulación queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo de sitio adecuado para el mismo. De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de litera ó butacas, a no ser que debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas, sea expresamente aprobada por AESA.

12.12 Descanso parcial en tierra.

Tiempo durante el cual un miembro de la tripulación puede descansar, siempre que el descanso efectivo sea de 3 horas como mínimo. Se dispondrá de un lugar de descanso adecuado.

12.13 Descanso reducido.

Los tiempos de descanso podrán reducirse en un máximo de tres horas, siempre que resten, al menos, diez horas de descanso cuando éste tenga lugar fuera de base, o doce horas de descanso, cuando éste tenga lugar en la base.

12.14 Límite de actividad aérea.

Se considera límite de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

12.15 Sector.

El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

12.16 Escala.

Lugar donde permanece temporalmente el piloto en situación de actividad aérea entre sectores (tiempo transcurrido entre su último aterrizaje y su próximo despegue).

En programación, la duración máxima de permanencia en el aeropuerto en una escala no será superior a 4 horas. Si el tiempo de escala fuese superior se trasladará al piloto al hotel adecuado.

En ejecución, el traslado al hotel o la permanencia en el aeropuerto se decidirá por parte del Comandante, cuando la información suministrada por el OCC prevea que el tiempo de retraso será superior a 4 horas.

En las sesiones de simulador, cuando se realicen fuera de la base del tripulante, si el tiempo de espera entre la llegada del último vuelo del tripulante y el comienzo del briefing de la sesión es superior a las 3 horas, se trasladará al piloto al hotel adecuado.

Cuando el posicional para la realización de un simulador comprenda un vuelo de duración superior a tres horas, dicho posicional se realizará el día anterior al de la sesión de simulador.

12.17 Extensión de actividad por descansos en vuelo.

1. Tripulación doblada.—La compuesta por dos Comandantes y dos Copilotos poseedores de las licencias y habilitaciones de tipo necesarias que les permiten ocupar el adecuado y correspondiente puesto de trabajo en la cabina de vuelo del avión, con el objeto de que cada piloto pueda abandonar su puesto y descansar durante la mitad del tiempo total de vuelo de todos los vuelos incluidos en el período de actividad aérea, con el fin de extender la actividad según permita la normativa.

2. Tripulación reforzada.—La que comprende algún piloto adicional, poseedor de licencia que le permite ocupar un puesto de trabajo en el avión con objeto de que algún miembro de la tripulación pueda obtener un descanso parcial con el fin de extender la actividad según permita la normativa.

12.18 Vuelos ferry/prueba.

Se consideran vuelos ferry aquellos que sin pasaje o carga de pago realizan los aviones comerciales.

Los vuelos de prueba, siempre que su operación esté debidamente autorizada, serán realizados solo por pilotos instructores de la plantilla de Vueling designados por la Compañía.

12.19 Vuelos en posición.

Desplazamiento de un tripulante que esté fuera de servicio de un lugar a otro, para iniciar, proseguir o terminar una tarea asignada por la empresa, y por cuenta de ésta.

No incluye el tiempo de traslado. Se entiende por tiempo de traslado:

El tiempo empleado por el tripulante para desplazarse desde su domicilio hasta el lugar designado de presentación y viceversa.

El tiempo para el desplazamiento local entre el lugar de descanso y el lugar de comienzo de la actividad y viceversa.

Cuando preceda a una actividad de vuelo (actividad aérea) se computará como parte de la misma, excepto los tiempos de traslado.

El tiempo de posicionamiento posterior a la presentación pero anterior al comienzo de una actividad como tripulante de servicio se incluirá dentro del período de actividad de vuelo (actividad aérea) pero no contará como sector.

Todo sector de posicionamiento inmediatamente posterior a un sector de trabajo se tendrá en cuenta para el cómputo del tiempo de descanso mínimo.

En el caso de que a un período de actividad aérea siga un desplazamiento para posicionarse, si el tiempo total de dicho periodo de actividad aérea precedente más el tiempo de ese desplazamiento, supera las 18 horas, el tripulante podrá optar por el período mínimo de descanso antes de efectuar dicho desplazamiento.

Las horas de vuelo invertidas en los vuelos posicionales que excedan del segundo mensual, es decir, a partir del tercero, se factorizarán por el coeficiente 0,5 a efectos del cómputo total de horas baremo, añadiéndose al total mensual para su retribución.

En el supuesto de que en un día determinado, por cancelación de la actividad asignada, el piloto sólo realice vuelos de posición, las horas de vuelo invertidas en los vuelos posicionales se factorizarán por el coeficiente 1 a efectos del cómputo total de horas baremo, añadiéndose al total mensual para su retribución.

12.20 Imaginaria.

Período definido de tiempo durante el cual el tripulante debe estar a disposición del operador para que le asigne cualquier actividad propia de su categoría, salvo la realización de simuladores, sin que medie un período de descanso. Cuando se lleva a cabo fuera del domicilio deberá disponerse de instalaciones adecuadas.

La imaginaria finaliza cuando empieza la actividad asignada.

Siempre se garantizará que haya 24 horas (durante las cuales puede haber otra actividad asignada si lo permite el descanso) desde la finalización de una imaginaria y la asignación de la siguiente.

La duración máxima de la imaginaria será de 18 horas. En aquellas bases que sea necesario se establecerá la imaginaria de aeropuerto con una duración máxima de 6 horas. Dicha imaginaria se llevará a cabo en una sala de espera exclusiva para imaginaria de aeropuerto, que contará con sillones, wifi, tv, vending y servicio de limpieza.

No se podrá asignar ninguna actividad cuya hora de firma esté programada en los cinco últimos minutos de la imaginaria. La hora de firma vendrá determinada por la hora programada de despegue comercial, no pudiendo adelantarse en ningún caso.

El tiempo de presentación será de 75 minutos desde la hora de envío de la notificación.

Cuando a un piloto que está de imaginaria se le programe un servicio que implique pernoctar fuera de su base, se le devolverá a la misma a la mayor brevedad posible y como máximo dentro del día natural siguiente al que tenía la imaginaria. Si dicho día de vuelta a base estuviera inicialmente programado como libre, no se podrán hacer cambios en ejecución forzosos.

Desde la notificación al piloto en imaginaria que se le va a asignar actividad de vuelo, la Compañía tendrá un periodo máximo de 15 minutos para la asignación y notificación al piloto de la rotación correspondiente. Una vez asignada la rotación, se podrán asignar cambios en ejecución conforme a lo establecido en el artículo 11.6.

Si el día anterior a la imaginaria es un día libre, no se podrá asignar al piloto un servicio de vuelo con firma anterior a las 03:00 horas locales.

Cuando la Compañía requiera de los servicios de un piloto en situación de Imaginaria, no de aeropuerto, para cubrir la posibilidad de reforzar un vuelo nocturno, en el momento

de la llamada, deberá comunicarle al piloto la rotación a cubrir. Si por cualquier razón finalmente no se requiere del servicio, o el avión del vuelo asignado ha despegado, la imaginaria se entenderá finalizada y el piloto quedará totalmente desvinculado de cualquier otra actividad durante el resto del día.

12.21 Día Franco de Servicio.

Se considera un día franco de servicio aquel en el que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar una actividad.

Ésta deberá serle asignada antes de las 22:00 (hora local) del día anterior y cumpliendo además con el tiempo de descanso establecido para el inicio de la actividad asignada.

Si la actividad se asigna entre las 18:00 y las 22:00 (hora local) la actividad asignada no se iniciará antes de las 12:00 (hora local) del día siguiente.

12.22 Situación de franco de servicio.

Se considerará situación de franco de servicio el periodo de tiempo, que no incluya un día natural completo, en el que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar una actividad.

Ésta deberá serle asignada antes de las 22:00 (hora local) del día anterior y cumpliendo además con el tiempo de descanso establecido para el inicio de la actividad asignada.

Si la actividad se asigna entre las 18:00 y las 22:00 (hora local) la actividad asignada no se iniciará antes de las 12:00 (hora local) del día siguiente.

Esta situación se codificará a efectos de programación como FR (franco de servicio regulable).

12.23 Día libre.

Día natural del que dispone libremente el piloto sin que pueda ser requerido para que efectúe cualquier tipo de actividad o servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricción. El día libre absorbe el descanso generado por la actividad precedente al día libre, siempre que la normativa aeronáutica lo permita.

Si la actividad del día previo al día libre, cuya hora de finalización programada fuera anterior a las 22:30 (hora local) finalizara, en ejecución, a partir de las 00:01 (hora local) del día libre programado, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha, a solicitud del piloto, según el patrón al que esté asignado.

Si la actividad del día previo al día libre, cuya hora de finalización programada fuera posterior a las 22:30 (hora local) y anterior a las 23:59 (hora local), finalizara, en ejecución, a partir de las 02:00 del día libre programado, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha, a solicitud del piloto, según el patrón al que esté asignado.

En la programación mensual (aquella que se publica con un mínimo de 6 días de anticipación al día 1 del mes siguiente) no se programará más de una imaginaria al mes el día anterior de un día libre programado. Asimismo, el día franco y y/o cualquier otro servicio no podrán convertirse en imaginaria si el día inmediatamente posterior está programado como día libre.

Si la actividad asignada en la imaginaria previa al día libre, cuya hora de finalización programada comercial fuera anterior a las 22:30 (hora local) finalizara, en ejecución, a partir de las 00:01 del día libre programado, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha, a solicitud del piloto, según el patrón al que esté asignado.

Si la actividad asignada en la imaginaria previa al día libre, cuya hora de finalización programada comercial fuera posterior a las 22:30 (hora local) y anterior a las 23:59, finalizara, en ejecución, a partir de las 02:00 del día libre programado, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha, a solicitud del piloto, según el patrón al que esté asignado.

Si la actividad asignada en la imaginaria tiene hora de finalización programada comercial posterior a las 23:59 (hora local) el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha, a solicitud del piloto, según el patrón al que esté asignado.

La compañía programará siempre como primera opción para sacar a una Imaginaria a volar a aquellos pilotos que tengan el día libre después de su imaginaria.

12.24 Día de reconocimiento médico y competencia lingüística.

El día adicional a programar para el reconocimiento médico o competencia lingüística, conforme a lo establecido en el artículo 2.1 se programará agrupado a otros libres del mes.

12.25 Funciones de apoyo en simulador («sparring»).

Solo podrá asignarse funciones de «sparring» en simulador a pilotos que tengan programado para dicho día franco de servicio o situación de franco de servicio. Nunca se cancelará un vuelo a un tripulante con la finalidad de asignarle un sparring.

Un piloto nunca podrá ser objeto de evaluación de sus funciones de sparring.

12.26 Facultades y responsabilidades del comandante.

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos, se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puedan ser requeridos, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos, hasta que, mediante un período de descanso adecuado, el tripulante o tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

CAPÍTULO DECIMOTERCERO

Garantías sindicales

13.1 Reconocimiento.

La Empresa reconoce a la Sección Sindical de SEPLA como el interlocutor válido del colectivo de pilotos, mientras mantenga la representatividad que ostenta y por la que negocia este Convenio.

13.2 Crédito horario.

Los representantes de los pilotos, ya sean Delegados Sindicales o Miembros de Comité de Empresa dispondrán de un crédito de 40 horas mensuales para su actividad de representación, que se disfrutarán mediante la programación de cinco días de actividad sindical al mes.

Los representantes de los pilotos comunicarán a la Compañía las fechas en las que desean que se les programe los días de garantía sindical antes del día 10 del mes anterior. De forma excepcional, cuando la situación así lo requiera, se podrá solicitar el disfrute sin respetar el plazo previsto, siempre que no afecte a la programación y realización de vuelos.

Se incluirán en la programación los días solicitados por delegado, teniendo en cuenta que se programará como una actividad con hora de inicio a las 9:00 hora local y finalización

a las 17:00 hora local, respetando los descansos correspondientes en relación con las actividades que se programen los días previos y posteriores al día de actividad sindical.

13.3 Retribución.

En cuanto a la compensación económica, la retribución a percibir los días de actividad sindical será, además de los conceptos fijos, la siguiente retribución variable:

a. Se considerarán realizadas 8 horas baremo, que se añadirán a las realizadas mensualmente, para su retribución, y se computarán en su valor de horas de vuelo al efecto del cumplimiento de la garantía de 800 horas.

b. Dieta: una internacional.

Ante la posibilidad de que los representantes sean convocados por la Empresa en fechas en las que no hayan solicitado días de actividad sindical y con el fin de que no vean mermada su retribución de variables por esta causa, la Compañía se compromete a que los representantes percibirán mensualmente, en concepto de variables, la mayor de las siguientes cantidades:

Las realmente efectuadas, computando su actividad como piloto y la retribución pactada para los días de actividad sindical disfrutados, con un límite de cinco días de garantía.

La media de la flota a que pertenezca el piloto.

13.4 Billetes.

Se acuerda que se facilitarán billetes con plaza reservada en vuelos de Vueling para asuntos sindicales. Hasta que no se acuerde la fórmula, estos billetes no computarán a ningún efecto. La Sección Sindical solicitará estos billetes al Departamento de Programación.

13.5 Sigilo profesional.

Los representantes observarán sigilo profesional en cuantas materias reciban información privilegiada de la compañía, aún después de dejar de ostentar la representación y en especial en todas aquellas materias sobre las que la dirección señale expresamente el carácter reservado.

En todo caso, ningún tipo de documento entregado por la empresa a los representantes podrá ser utilizado fuera del estricto ámbito de la compañía y para distintos fines de los que motivaron su entrega.

La violación de cualquiera de las normas del presente artículo se considerará invariablemente falta muy grave del trabajador y se estará a lo establecido en el presente convenio en materia de sanciones.

CAPÍTULO DECIMOCUARTO

Retribuciones

14.1 Número de pagas y cantidades.

Las cantidades a retribuir por los diversos conceptos de la nómina de un piloto vendrán reflejadas en el anexo A del presente convenio, sin perjuicio de otras compensaciones establecidas en el presente convenio. Todas las cantidades indicadas en el anexo A y en otros capítulos del convenio, se tomarán como euros brutos para el trabajador y sujetas a las retenciones especificadas por las leyes o normativas oficiales vigentes en el momento del devengo.

Se devengarán 14 pagas anuales, doce mensuales y dos extraordinarias, estas últimas prorrateadas en doce meses.

Todas las cantidades fijas se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mismo mes. Todas las cantidades variables, excepto aquellas para las que se establezca expresamente un devengo y abono distinto, se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes siguiente.

14.2 Conceptos retributivos y compensatorios.

Los pilotos estarán retribuidos o recibirán compensación exclusivamente por los siguientes conceptos:

1. Retribuciones:

1.1 Retribuciones de cantidad fija:

1.1.1 Salario base.

1.1.2 Plus responsabilidad comandante.

1.2 Retribuciones de cantidad variable:

1.2.1 Pluses horas baremo (incluye nocturnidad y posicionales).

1.2.2 Imaginarias.

1.2.3 Plus de formación y actividad en oficinas.

1.2.4 Plus compensación variables en Vacaciones.

1.2.5 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.

1.2.6 Funciones de sparring.

1.2.7 Complemento formación on-line.

1.2.8 Paga de productividad trimestral.

1.2.9 Bono anual por objetivos.

1.2.10 Garantía de las 800 horas.

2. Compensaciones:

2.1 Dietas. Los pilotos recibirán además compensación en los términos establecidos en el presente y en otros capítulos del convenio para casos especiales, como puedan ser los de movilidad geográfica.

14.3 Salario base.

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y retribuirá la actividad de los pilotos, incluidas las horas baremo que no tengan retribución específica según el artículo 14.5.

14.4 Plus de responsabilidad de comandante.

Aquellos pilotos a los que la Compañía, de acuerdo con las facultades que la Ley le confiere, designe para desempeñar la función de Comandante a bordo de sus aeronaves, en tanto permanezcan en el ejercicio de dicha función, percibirán el Plus de Comandancia, de carácter mensual, en la cantidad establecida en el anexo A.

14.5 Pluses de horas baremo.

Se define como tiempo baremo el resultado de multiplicar la duración del tiempo bloque comercial del sector por el coeficiente de 1,2, excepto la baremación específica de las horas nocturnas y posicionales, recogidas en los artículos 12.7 y 12.19. El tiempo bloque comercial será el que defina la Compañía en su programa comercial para un determinado sector.

En el plazo de tres meses desde la firma de este Convenio, la comisión negociadora del mismo se compromete a elaborar de mutuo acuerdo la determinación de los tiempos bloque aplicables.

Plus de horas baremo en primeros pilotos:

Especificado el importe de dichas horas en el anexo A del presente Convenio, en el apartado relativo a primeros pilotos, se establecen tres tramos y tipos distintos de horas baremo, según el siguiente detalle:

Horas baremo invierno (entre 1 de noviembre y el 31 de marzo): Será una cantidad variable que se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice el piloto por encima de las primeras 60,00 horas y hasta las 75 horas.

Horas baremo verano (entre el 1 de abril y el 31 de octubre): Será una cantidad variable que se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice el piloto, por encima de las primeras 70,00 y hasta las 75 horas.

Horas baremo superiores a 75 horas mensuales (todo el año): Será una cantidad variable que se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice el piloto por encima de las primeras 75,00 horas, en cualquier época del año.

Plus de horas baremo en segundos pilotos:

Especificado el importe de dichas horas en el anexo A del presente Convenio, en el apartado relativo a segundos pilotos, por niveles, se establecen dos tramos y tipos distintos de horas baremos, según el siguiente detalle:

Horas baremo invierno (entre 1 de noviembre y el 31 de marzo): Será una cantidad variable que se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice el piloto, por encima de las primeras 55,00 horas.

Horas baremo verano (entre el 1 de abril de y el 31 de octubre): Será una cantidad variable que se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice el piloto, por encima de las primeras 70,00 horas.

14.6 Imaginarias.

Será una cantidad especificada en el anexo A, dependiendo del tipo de imaginaria de que se trate (estándar o aeropuerto) y se abonará por cada imaginaria iniciada, con independencia de otras retribuciones que pudieran corresponder por la actividad que le fuera asignada.

14.7 Plus de formación y actividad en oficinas.

Los días en que el piloto asista a cursos de formación, simuladores o realice actividad en oficinas a requerimiento de la Compañía, recibirá la cantidad diaria establecida en el anexo A.

14.8 Plus de compensación de variables en vacaciones.

Durante las vacaciones el piloto percibirá las cantidades establecidas por salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de responsabilidad de Comandante, en su caso, a lo que se añadirá, con el fin de compensar la no generación de variables durante dichos periodos, por cada día de vacaciones la cantidad establecida para este plus en el anexo A.

14.9 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.

Aquellos pilotos a los que la Compañía, de acuerdo con las facultades que la Ley le confiere, designe para desempeñar funciones de Instrucción, percibirán las siguientes retribuciones específicas, en las cantidades establecidas en el anexo A.

Type Rating Examiner (TRE): El instructor percibirá la cantidad resultante de multiplicar la cantidad fijada en tablas del anexo A por la menor de las siguientes cantidades:

1. El número de simuladores que el instructor haya realizado en el mes.
2. La media de los simuladores realizados en el mes por el conjunto de TRE más un 50 %.

Ejemplo:

Media simuladores realizada por los TRE en el mes = 4.

Tope = media + 50 % de la media = 6.

Caso 1: 7 realizados; dado que el 50 % de la media es 2, se abonarán $2 + 4$ (media) = 6.

Caso 2: 3 realizados; dado que no alcanza el tope, cobra los realizados, esto es, 3.

Type Rating Instructor (TRI):

El instructor percibirá la cantidad resultante de multiplicar la cantidad fijada en tablas del anexo A por la menor de las siguientes cantidades:

1. El número de simuladores que el instructor haya realizado en el mes.
2. La media de los simuladores realizados en el mes por el conjunto de TRI más un 50 %.

Ejemplo:

Media simuladores realizada por los TRI en el mes = 4.

Tope = media + 50 % de la media = 6.

Caso 1: 7 realizados; dado que el 50 % de la media es 2, se abonarán $2 + 4$ (media) = 6.

Caso 2: 3 realizados; dado que no alcanza el tope, cobra los realizados, esto es, 3.

Line Training Captain (LTC): El instructor percibirá por cada hora de entrenamiento impartida la cantidad fijada en las tablas del anexo A.

Instrucción en tierra: El instructor percibirá por cada día de instrucción impartida la cantidad fijada en las tablas del anexo A según su especialidad.

14.10 Formación On-line.

Será una cantidad especificada en el anexo A y se abonará por cada uno de los dos días anuales que el piloto dedica a la realización de los cursos de formación online obligatorios semestrales (OPC y LPC).

14.11 Funciones de sparring.

Será una cantidad especificada en el anexo A y se abonará por cada hora de simulador que el piloto realice en funciones de sparring.

14.12 Paga de productividad trimestral.

Todos los pilotos de la compañía tendrán derecho a cobrar, en concepto de retribución variable, según su especialidad, una paga de carácter trimestral, que responderá al siguiente detalle:

Segundos pilotos:

La paga trimestral tendrá un importe equivalente a un máximo de un 7 % de la retribución fija (salario base y prorrateo de pagas extras) que vengán percibiendo en el trimestre natural de referencia, según su especialidad y nivel. Dicha paga se devengará y abonará de la siguiente forma:

El devengo del 50 % del importe total estará condicionado a la consecución por la Compañía del objetivo de puntualidad trimestral global fijado por ésta a principios de año, de forma que se devengará siempre que el porcentaje medio de puntualidad trimestral real conseguido no esté más de 10 puntos porcentuales por debajo del objetivo trimestral.

El devengo del 50 % restante se producirá siempre que, en el trimestre de referencia, el piloto no hubiera incurrido en una no presentación al vuelo (no show) no justificada debidamente.

En el caso de producirse el devengo, la cuantía resultante se abonará en la nómina del mes siguiente al último del trimestre de devengo.

La cuantía de esta paga se verá reducida proporcionalmente por las situaciones legales que generen suspensión del contrato de trabajo por sanción, situaciones de IT superiores a un mes, licencias retribuidas o no retribuidas, reducciones de jornada por motivos legales o convencionales y situaciones de excedencia.

Primeros pilotos:

La paga trimestral tendrá un importe equivalente como máximo a los siguientes porcentajes, según nivel económico, de la retribución fija (salario base, plus responsabilidad de comandante y prorrata de pagas extras) que vengán percibiendo en el trimestre de referencia, según su especialidad y nivel:

Nivel 4: 5 %.

Nivel 3: 4 %.

Nivel 2: 3 %.

Niveles 1, 1A, 1B y 1C: 3 %.

Dicha paga se devengará y abonará de la siguiente forma:

El devengo del 50 % del importe total estará condicionado a la consecución por la Compañía del objetivo de puntualidad trimestral global fijado por ésta a principios de año, de forma que se devengará siempre que el porcentaje medio de puntualidad trimestral real conseguido no esté más de 10 puntos porcentuales por debajo del objetivo trimestral.

El devengo del 50 % restante se producirá siempre que, en el trimestre de referencia, el piloto no hubiera incurrido en una no presentación al vuelo (no show) no justificada debidamente.

En el caso de producirse el devengo, la cuantía resultante se abonará en la nómina del mes siguiente al último del trimestre de devengo.

La cuantía de esta paga se verá reducida proporcionalmente por las situaciones legales que generen suspensión del contrato de trabajo por sanción, situaciones de IT superiores a un mes, licencias retribuidas o no retribuidas, reducciones de jornada por motivos legales o convencionales y situaciones de excedencia.

14.13 Bono anual por objetivos.

Todos los pilotos de la compañía tendrán derecho a cobrar, en concepto de retribución variable, un bonus anual por objetivos. El abono estará sujeto al cumplimiento de una serie de requisitos y condicionantes que se exponen seguidamente:

Segundos pilotos:

Una paga anual cuyo importe será equivalente a un máximo de un 10 % de la retribución fija (salario base y prorrata de pagas extras) que vengán percibiendo en el año de referencia, según su especialidad y nivel. Dicha paga se devengará según la consecución de los objetivos generales establecidos por la Dirección para todos los empleados Staff y Dirección de la Compañía, según la siguiente tabla:

Porcentaje cumplimiento objetivos	Nivel	Porcentaje sobre la retribución fija
<75	Todos.	0
>=75	Todos.	10

Primeros pilotos:

Una paga anual cuyo importe máximo será el equivalente a los siguientes porcentajes, según nivel económico, de la retribución fija (salario base, plus responsabilidad de comandante y prorrata de pagas extras) que vayan percibiendo en el año de referencia, según su especialidad y nivel:

Nivel 4: 10 %.
Nivel 3: 11 %.
Nivel 2: 12 %.
Niveles 1, 1A, 1B y 1C: 12 %.

Dicha paga se devengará según la consecución de los objetivos generales establecidos por la Dirección para todos los empleados Staff y Dirección de la Compañía, según la siguiente tabla:

Porcentaje cumplimiento objetivos	Nivel	Porcentaje sobre la retribución fija
<75	Todos	0
>=75	N4	10
	N3	11
	N2	12
	Niveles 1, 1A, 1B y 1C	12

La Compañía, durante el primer trimestre de cada año y con el suficiente detalle, facilitará a la Sección Sindical de SEPLA los parámetros y objetivos anuales necesarios para el cálculo de dicha retribución.

De la misma forma, con carácter trimestral, se facilitará un seguimiento de la evolución de dichos parámetros y objetivos empresariales.

A la fecha de la firma del convenio, se facilitará la información relativa a 2014.

14.14 LoyaltyBonus.

Cuando un piloto acredite más de quince años de antigüedad acumulada como piloto en la Compañía, devengará el derecho a percibir, por una sola vez, una paga, en la cuantía correspondiente a tres mensualidades de su salario base y plus de responsabilidad de Comandante, en su caso, incluida prorrata de pagas extraordinarias.

14.15 Garantía de las 800 horas.

Se establece el compromiso de programar 800 horas de vuelo anuales a los pilotos con contrato indefinido de la Compañía, entendiéndose que dicho compromiso se establece para un piloto con total disponibilidad para volar durante todo el año natural.

A tal fin, de todos los meses del año natural se computará el mayor de los siguientes valores:

Las horas de vuelo programadas en programación publicada cada mes, menos un 5 %.
Las horas realmente voladas por el piloto en dicho mes.

Finalizado el año natural, se sumarán los valores obtenidos en los doce meses del año, según la fórmula anterior, y si la cantidad de horas resultante es inferior al total individual de horas garantizadas, cuyo cálculo se establece más adelante, el piloto devengará una paga.

El importe de dicha paga se calculará multiplicando la cantidad de horas resultante por el valor fijado en tablas para las horas baremo por encima de las 75 mensuales para primeros pilotos y por encima de las 70 mensuales para segundos pilotos.

Total individual de horas garantizadas:

Para obtener el número individual de horas garantizado a cada piloto, se descontarán 4,2 horas del total de 800 horas, por las siguientes situaciones:

Por cada día de vuelo en que se haya cancelado su programación por motivos ajenos a la operativa de la Compañía, como catástrofes, huelgas externas a la Compañía, cierres de espacios aéreos, etc.

Por cada día en que el piloto no haya estado disponible para el vuelo, así como los días libres disfrutados en exceso cada mes, por reducción de su disponibilidad mensual.

Asimismo, una vez finalizado cada mes, si por cambios personales del piloto éste hubiera realizado menos horas de vuelo que las inicialmente programadas para dicho mes, dicha diferencia, en horas, será descontada de su garantía individual anual.

En las bases cuyo programa comercial anual no sea suficiente para la programación de las horas garantizadas, los pilotos asignados a dichas bases, si desean acogerse a la garantía regulada en este artículo, aceptarán ser programados desde otra base, incluso bajo la fórmula de destacamento voluntario con alojamiento, aceptando la programación de sus días libres fuera de base, por el tiempo imprescindible para garantizar que alcance su total individual anual de horas garantizadas. Si el piloto tuviera asignado patrón fijo, durante su permanencia en el destacamento tendrá asignado patrón libre, volviendo a patrón fijo, manteniendo su secuencia, cuando finalice el destacamento. En estos casos se notificará al piloto con antelación.

Por la imposibilidad que determinadas circunstancias individuales suponen para la programación del total individual anual de horas garantizadas, no se devengará la garantía económica establecida en este artículo en los siguientes casos:

Cambio a base o destacamento, ambos voluntarios, a bases cuyo programa comercial anual no sea suficiente para la programación de las horas garantizadas.

Realización del curso de Upgrade a primer piloto, aun cuando no se supere el mismo.

Pilotos que realicen funciones de TRI y TRE, debido a las particularidades de su programación y su función.

Priorización de otras preferencias de programación: Los pilotos podrán elegir libremente si primar su garantía individual de horas de vuelo o sus preferencias de vuelo (como mañana, tarde o noche, líneas, volar con, etc.). En el caso de que el piloto decida que primen sus preferencias de vuelo, no se devengará la garantía económica recogida en este artículo, aunque la compañía realizará los máximos esfuerzos por programar 800 o más horas. En el caso de que el piloto decida que prime el cumplimiento de la garantía, podrá seguir solicitando sus preferencias de vuelo, aunque estas quedarán supeditadas al cumplimiento de su garantía.

14.16 Retribución flexible.

La Compañía establecerá un sistema de retribución flexible hasta un porcentaje o cuantía máxima sobre el salario bruto anual, a efectos de que el colectivo de pilotos pueda optimizar la fiscalidad de su salario, permitiendo un mayor nivel adquisitivo del colectivo.

El porcentaje de cuantía anual del salario asignable a dicha retribución flexible será propuesto por la Compañía con carácter anual, con conocimiento previo de la Sección Sindical de SEPLA antes de su comunicación al colectivo.

14.17 Dietas.

Dieta es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la empresa.

Especificadas en el anexo A, será una cantidad variable y se devengará multiplicada por el número de días a que tenga derecho un piloto según el presente Convenio.

Podrán ser nacionales o internacionales. Son nacionales las dietas devengadas íntegramente en territorio nacional. Son internacionales cuando la permanencia fuera de base sea en territorio extranjero o cuando cualquiera de los aterrizajes o despegues producidos en el día se realicen en territorio extranjero.

Se devengará una dieta normal según las siguientes reglas:

Caso 1 Los días de vuelo. Se devengará una dieta. En ningún caso un servicio de vuelo que comienza y acaba en base y no comprende pernoctas fuera de base dará derecho al devengo de más de una dieta, aunque exista cambio de fecha natural durante la realización del mismo.

Caso 2 Los días de permanencia íntegra fuera de base, principal u operativa. Se devengará una dieta.

Caso 3 Los días en que se realicen vuelos de posición. Se devengará una dieta.

Caso 4 Cuando la única actividad de un piloto sea el carreteo del avión. Se devengará una dieta.

Caso 5 Cuando en una imaginaria de aeropuerto no se asigne actividad de vuelo. Se devengará una dieta.

Cuando el piloto pernocte fuera de su base, la dieta que le corresponda se incrementará en 25 euros.

En un periodo de un día natural no se podrá devengar más de una dieta.

14.18 Pagas extraordinarias.

La empresa abonará dos pagas extraordinarias al año, por importe de un salario base y un Plus de responsabilidad de comandante, en su caso, cada una, cuyo importe se prorrateará en las doce nóminas mensuales.

14.19 Media de la flota.

La media de la flota se calculará dividiendo el total de las horas baremos generadas por todos los pilotos de la flota y especialidad correspondiente entre el número de pilotos equivalentes a tiempo completo (FTE), excluyendo las bajas superiores a siete días.

14.20 Revisión salarial.

Los conceptos retributivos, compensatorios y beneficios sociales se revisarán, con carácter retroactivo al 1 de enero de cada año, con el IPC real de dicha anualidad.

CAPÍTULO DECIMOQUINTO

Beneficios sociales

15.1 Seguros.

La Compañía contratará y asumirá el coste, hasta un límite de 2.200 euros anuales para primeros pilotos y de 1.842 euros anuales para segundos pilotos, los siguientes beneficios sociales: Seguro de Pérdida de Licencia, Cuota COPAC, Seguro de vida, Seguro Médico y Plan de Pensiones.

Se establece un principio de libertad de elección dentro del paquete ofrecido por la Compañía, por lo que el piloto podrá decidir si la cuantía que le corresponde se dedica a uno o varios beneficios de entre los ofrecidos.

En el caso de que los beneficios de este artículo sean contratados externamente por el piloto, éste deberá justificar su efectiva contratación y pago antes de la apertura de la plataforma de contratación interna y, en ese caso, la Compañía procederá a descontar la cantidad correspondiente de su cantidad límite anual y al abono de su coste, en plazos mensuales, en la nómina, en todo caso con el límite ya señalado.

Para los productos contratados por la Compañía, se efectuará el pago directo por parte de la Entidad, con cargo a la cantidad límite anual anteriormente definida, con la imputación fiscal que pudiera corresponder de acuerdo con las características de cada producto.

15.2 Complementos en situación de incapacidad temporal.

1. Para aquellos procesos de incapacidad temporal (IT) derivados de contingencias profesionales, el trabajador percibirá, a cargo exclusivo de la empresa, un complemento a su prestación de Seguridad Social que le garantice la percepción del 100 % de su salario fijo, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias y Plus de Responsabilidad de Comandante, en su caso, durante todo el tiempo que dure el proceso de IT.

2. Tratándose de procesos de incapacidad temporal derivados de contingencias comunes, el trabajador percibirá, a cargo exclusivo de la empresa, un complemento de su prestación de la Seguridad Social que le garantice la percepción del 100 % de su salario fijo a partir del tercer (3) día del periodo de IT y durante el tiempo que dure este proceso de IT, hasta un máximo de doce meses.

3. En los dos casos anteriores, la Compañía contratará un seguro en virtud del cual el trabajador percibirá a partir del decimosexto (16) de la baja de IT, un complemento diario de 35 euros para segundos pilotos y 75 euros para primeros pilotos, con el fin de compensar la pérdida de retribución variable.

4. A todos los efectos y para que las fechas de ausencia derivada de causa médica (IT) se entiendan suficientemente justificadas, deberán aportarse por el trabajador los preceptivos partes de baja, confirmación y alta, expedidos por el correspondiente facultativo de la Seguridad Social, que justifiquen desde el primer día de ausencia por IT hasta el último. Los partes de baja, confirmación y alta deberán ser trasladados a la empresa en los tres días siguientes a su expedición.

15.3 Complementos durante la situación de suspensión de contrato por maternidad, riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia.

Una vez reconocida a la trabajadora la prestación de Seguridad Social correspondiente, la trabajadora percibirá, a cargo exclusivo de la empresa, un complemento a su prestación de Seguridad Social que le garantice la percepción del 100 % de su salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias y Plus de Responsabilidad de Comandancia, en su caso, y el 100 % de la media de su flota.

15.4 Compensación de variables a reducciones de jornada.

En los meses de reducción de jornada por motivos familiares, lactancia o mayores de 55 años, para el cálculo de la retribución variable por horas baremo, los límites de horas baremo serán rebajados en la proporción de la reducción de jornada. En el resto de reducciones de jornada, los límites de horas baremo sólo serán rebajados durante el periodo Winter IATA (entre 1 de noviembre y el 31 de marzo).

15.5 Compensación de variables en licencias no retribuidas.

En los meses en que un piloto disfrute de licencia no retribuida, si la misma no abarca todo el mes natural, para el cálculo de la retribución variable por horas baremo los límites de horas baremo serán rebajados en la proporción correspondiente.

15.6 Pérdida de licencia.

Cuando un piloto pierda definitivamente su licencia se le mantendrá durante un periodo máximo de un año su retribución por los conceptos de salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso. Empresa y piloto se comprometen a hacer los esfuerzos necesarios para lograr la recolocación del piloto dentro o fuera de la Empresa.

CAPÍTULO DECIMOSEXTO

Política de billetes gratuitos y con descuento

16.1 Beneficios de vuelo.

El beneficio social de billetes de avión gratuitos o a precio reducido será de aplicación a todos los pilotos de la compañía y sus beneficiarios en las modalidades y condiciones contenidas en el presente capítulo.

Se entenderá por billete el emitido para una sola persona, para un solo trayecto y en un solo sentido, ida o vuelta, así, por ejemplo, si se realiza un viaje haciendo escala en un punto intermedio se computará como dos billetes.

Todos los billetes serán nominativos, no estando permitidos los cambios de pasajeros, de destino, ni de fecha de vuelo.

Para poder ser beneficiario es necesario tener una antigüedad mínima en la empresa de 6 meses acumulados. El cómputo de billetes se actualizará cada año a partir del uno de enero y no será posible acumular billetes no utilizados para el año siguiente. Todas las reservas solicitadas durante el año se podrán consumir hasta el 31 de enero del año siguiente.

El uso incorrecto de los Beneficios de Vuelos y/o el comportamiento inadecuado ante los agentes de los aeropuertos podrán dar lugar a la retirada del beneficio por un periodo de hasta 5 años.

16.2 Tipos de billetes.

Los pilotos y sus beneficiarios tendrán derecho a disfrutar de los siguientes tipos de billetes para vuelos de Vueling:

1. Billetes stand-by preferente. Los pilotos y sus beneficiarios tendrán derecho a 16 billetes por año.

Los billetes stand-by preferente sólo pueden disfrutarse mientras se es empleado de la compañía. Las personas que dejen la compañía perderán los derechos sobre los Positive Space pendientes.

La compañía reservará en la medida de lo posible un número de plazas para Positive Space dependiendo del destino y temporada. No obstante en periodos de temporada alta, por ejemplo Navidad, Semana Santa y Verano en general no será posible disfrutar este beneficio. El pago de las tasas será siempre a cargo del empleado.

2. Billetes Standby. Cada piloto tendrá acceso a un número ilimitado de billetes por año, para él y sus beneficiarios.

Los billetes en Standby sólo pueden disfrutarse mientras se es empleado de la compañía.

La Compañía se reserva el derecho de limitar días y vuelos según disponibilidad, con el objetivo de equilibrar este beneficio con las oportunidades reales de venta de billetes.

El pago de las tasas será siempre a cargo del empleado.

3. Beneficiarios y su designación. Los beneficiarios de los billetes, tanto billetes stand-by preferente como Standby, deberán ser declarados cada año a través de la Intranet, y sólo se permitirá un máximo de 8 beneficiarios por año. Sólo entre los días 1 y 31 de enero de cada año se podrá modificar la lista de beneficiarios para el año siguiente, y no estarán permitidas variaciones en otras ocasiones.

4. Jubilación y otras condiciones. Aquellos pilotos que cesen en la Compañía por jubilación, acreditando un mínimo de quince años de antigüedad en la compañía, tendrán derecho a disfrutar de 16 billetes totales anuales de standby nominativos para su uso y/o de su cónyuge durante un periodo de cinco años desde la fecha de su jubilación.

Aquellos pilotos que cesen en la Compañía por una pérdida de licencia, acreditando un mínimo de quince años de antigüedad en la compañía, tendrán derecho a disfrutar de 16 billetes totales anuales de standby nominativos para su uso y/o de su cónyuge durante un periodo de quince años desde la fecha de fin de la relación laboral.

Ambos beneficios nunca serán acumulables.

16.4 Elección de beneficios.

Los pilotos podrán escoger una entre dos de las siguientes opciones:

- a) 16 SBY preferente + SBY Ilimitados a los beneficiarios.
- b) 24 SBY a cualquier persona + SBY Ilimitados a los beneficiarios.

Sólo entre los días 1 y 31 de enero de cada año se podrá modificar la elección para el año siguiente, y no estarán permitidas variaciones en otras ocasiones.

16.5 Tratamiento fiscal.

La aplicación del beneficio de billetes stand-by preferente tiene su ineludible carácter fiscal de Retribución en especie cada vez que se utilice, y por este motivo tendrá su correspondiente aplicación de retención fiscal en la nómina del mes siguiente de la fecha de solicitud, cada vez que se peticione y se pague su importe a precio reducido.

16.6 Responsabilidades.

Los pilotos y sus beneficiarios, durante toda la operación de aceptación en tierra, como a bordo, deben tener un comportamiento adecuado y observar la máxima consideración con los pasajeros. Si por motivos operacionales y/o comerciales fuese necesario proceder al desembarco del pasajero, éste deberá adherirse a la petición sin crear dificultades.

Todos los pilotos se harán responsables de comunicar las condiciones de las reservas y de sus peculiaridades a las personas que hagan uso de sus billetes y responderán personalmente ante la compañía de las incidencias provocadas tanto por él como por sus beneficiarios.

16.7 Acuerdos con otras compañías.

La compañía se compromete a intentar mantener los acuerdos que hay a la fecha de firma del presente Convenio con otras compañías y a seguir negociando nuevos acuerdos con otras compañías para poder disfrutar de descuentos especiales en billetes.

CAPÍTULO DECIMOSÉPTIMO

Igualdad

17.1 Plan de Igualdad.

Se prohíbe toda discriminación, por razón de sexo o edad de los trabajadores en materia salarial, cuando desarrollen trabajos de igual valor y/o grupo profesional, así como en materia de promoción, ascensos, etc.

Con la finalidad de evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre hombres y mujeres, la Compañía cuenta con un plan de igualdad en los términos regulados en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

CAPÍTULO DECIMOOCSTAVO

Flight Data Monitoring

En el plazo de tres meses desde la firma de este Convenio, la Comisión Negociadora del mismo se compromete a elaborar de mutuo acuerdo una nueva regulación de los programas de análisis de datos de vuelo. Hasta que no se alcance nuevo acuerdo, seguirá vigente el pactado en el anterior Convenio colectivo, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 22 de abril de 2013.

Disposición adicional única.

El Convenio colectivo sustituye en su integridad y deja sin efecto alguno cualquier condición reconocida colectivamente, sea por acuerdo o por decisión unilateral del empresario existente con anterioridad al mismo.

Al mismo tiempo, expresamente se establece que las nuevas tablas salariales y los capítulos en materia de retribuciones sustituyen cualquier sistema retributivo anterior así como expectativas de promoción económica individual.

ANEXO A
TABLAS SALARIALES 2014

PRIMEROS PILOTOS

	Nivel 1C		Nivel 1B		Nivel 1A		Nivel 1		Nivel 2		Nivel 3		Nivel 4	
	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual
Salario base	79.176,38	6.598,03	74.860,87	6.238,41	70.545,36	5.878,78	66.967,14	5.580,59	57.007,72	4.750,64	48.701,68	4.058,47	39.244,69	3.270,39
PP.Extras	15.823,54	1.318,63	15.104,29	1.258,69	14.385,04	1.198,75	13.688,67	1.149,06	12.128,77	1.010,73	10.744,43	895,37	9.168,26	764,02
Plus Responsabilidad Comandante	15.764,88	1.313,74	15.764,88	1.313,74	15.764,88	1.313,74	15.764,88	1.313,74	15.764,88	1.313,74	15.764,88	1.313,74	15.764,88	1.313,74
Total bruto fijo	110.764,80	9.230,40	105.730,04	8.810,84	100.695,27	8.391,27	96.520,69	8.043,39	84.901,37	7.075,11	75.210,98	6.267,58	64.177,83	5.348,15

Retribuciones de cantidad variable:

Concepto	Importe
Plus Horas Baremo Invierno > 60 horas y <=75 (€/hora baremo)	69,67
Plus Horas Baremo Verano > 70 horas y <=75 (€/hora baremo)	69,67
Plus Horas Baremo > 75 horas (€/hora baremo)	115,39
Imaginería estándar (€/día)	112,12
Imaginería de aeropuerto (€/día)	56,06
Plus de formación y actividad en oficinas (€/día)	92,53
Plus compensación variables Vacaciones (€/día)	93,62
E-learning (€/día)	52,25

Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos:

Concepto	Importe
Type Rating Examiner -TRI (€/simulador)	816,42
Type Rating Instructor -TRI (€/simulador)	707,57
Line Training Captain - LTC (€/hora instrucción)	40,00
Instrucción en tierra (€/día instrucción)	163,28
Sparring	54,43

Compensaciones:

Concepto	Importe	Importe Evento	Importe T/C
Dieta Nacional (€/día)	52,25	36,06	16,19
Dieta Internacional (€/día)	92,53	66,11	26,42
Dieta Nacional con pernocta (€/día)	79,47	53,34	26,13
Dieta Internacional con pernocta (€/día)	119,74	91,35	28,39

SEGUNDOS PILOTOS

	Nivel 1B		Nivel 1A		Nivel 1		Nivel 2		Nivel 3		Nivel 4		Nivel 5	
	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual	Anual	Mensual
Salario base	44.156,13	3.679,68	42.149,03	3.512,42	40.141,94	3.345,16	35.678,30	2.973,19	29.045,97	2.420,50	23.524,15	1.960,35	14.936,33	1.244,69
PP.Extras	7.359,35	613,28	7.024,84	585,40	6.690,32	557,53	5.946,38	495,53	4.840,99	403,42	3.920,69	326,72	2.489,39	207,45
Total bruto fijo	51.515,48	4.292,96	49.173,87	4.097,82	46.832,26	3.902,69	41.624,68	3.468,72	33.886,96	2.823,91	27.444,85	2.287,07	17.425,71	1.452,14

Retribuciones de cantidad variable:

Concepto	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5
Plus Horas Baremo TRAMO UNICO Invierno > 55 horas	29,39	29,39	29,39	29,39	14,70
Plus Horas Baremo TRAMO UNICO Verano > 70 horas	29,39	29,39	29,39	29,39	14,70
Imaginería estándar (€/día)	112,12	112,12	112,12	112,12	56,06
Imaginería de aeropuerto (€/día)	56,06	56,06	56,06	56,06	28,03
Plus de formación y actividad en oficinas (€/día)	92,53	92,53	92,53	92,53	92,53
Plus compensación variables Vacaciones (€/día)	92,05	92,05	92,05	92,05	31,02
E-learning (€/día)					

Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos:

Concepto	Importe
Instrucción en tierra (€/día instrucción)	125,18
Sparring	54,43

Compensaciones:

Concepto	Importe	Importe Evento	Importe T/C
Dieta Nacional (€/día)	52,25	36,06	16,19
Dieta Internacional (€/día)	92,53	66,11	26,42
Dieta Nacional con pernocta (€/día)	79,47	53,34	26,13
Dieta Internacional con pernocta (€/día)	119,74	91,35	28,39

Otros conceptos

Gastos de alojamiento y manutención (destacamento hasta 6 meses):	60,00 €/día
Gastos de alojamiento y manutención (destacamento de más de 6 meses):	70,00 €/día
Indemnización por traslado: 2*ts. base + pp.extra + p. comandante +	2.000,00 € brutos

ANEXO B

Procedimiento de solicitud y asignación de días libres

Con el fin de realizar un reparto equitativo de los días libres programados a elección del piloto se establece el siguiente procedimiento:

Con una antelación mínima de un mes a la fecha de subasta, la Compañía publicará la disponibilidad de días libres por base, especialidad y fecha. Se ofertará un mínimo de un día libre por base y especialidad por cada día de calendario.

Desde su publicación, los pilotos podrán pujar por el disfrute de los días libres disponibles, hasta una hora aleatoria del día 25 de dos meses previos al mes en que quieran disfrutar los días. Ej. Si se solicitan días para el mes de octubre, el plazo de solicitud se cerrará el 25 de agosto.

La herramienta utilizada para solicitar días libres será la web corporativa del tripulante CREW. No se aceptarán solicitudes fuera de este canal.

La puja se regirá por las siguientes reglas:

Todos los tripulantes dispondrán de 100 créditos anuales, o su proporción si se han incorporado a la Compañía una vez iniciado el año, para disfrutar en el sistema de pujas. Los créditos no utilizados al final de cada año no son acumulables para el año siguiente.

Se podrá pujar por un día, sin asignar puntos al mismo.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 11.2, en los meses de diciembre y enero se reducirá el máximo de días pujables en tres, y no se podrá pujar por los siguientes días: 23, 24, 25, 26, 30 y 31 de diciembre y 1, 2, 4, 5, 6 y 7 de enero.

Los pilotos pujarán de la siguiente forma:

Patrón libre.

Se podrá pujar por ocho días del mes o la parte proporcional por aplicación de la tabla recogida en este anexo.

Se dispondrá de un total de 100 créditos anuales para utilización en el sistema de pujas. Se descontará 1 crédito por cada punto de puja.

Patrón fijo.

Se podrá pujar por cuatro días del mes o la parte proporcional por aplicación de la tabla recogida en este Anexo, con un máximo de doce anuales.

Se dispondrá de 100 créditos para utilización en el sistema de pujas. Se descontará 12,5 créditos por cada punto de puja.

Se asignará el día libre al piloto que haya ofrecido más puntos, y en caso de empate se asignará al de mejor posición en el escalafón técnico.

No se garantizan las pujas ganadas para el primer mes de cambio de base o destacamento o cambio de especialidad, no obstante se intentarán mantener a todos los efectos.

Días de disponibilidad	Off correspondientes mensual	Off solicitables SMA pujas patrón libre	Off solicitables SMA pujas patrón fijo
0	12	8	4
1	12	8	4
2	11	7	4
3	11	7	4
4	10	7	3
5	10	7	3
6	10	7	3
7	9	6	3

Días de disponibilidad	Off correspondientes mensual	Off solicitables SMA pujas patrón libre	Off solicitables SMA pujas patrón fijo
8	9	6	3
9	8	5	3
10	8	5	3
11	8	5	3
12	7	5	2
13	7	5	2
14	7	5	2
15	6	4	2
16	6	4	2
17	5	3	2
18	5	3	2
19	5	3	2
20	4	3	1
21	4	3	1
22	3	2	1
23	3	2	1
24	2	1	1
25	2	1	1
26	2	1	1
27	1	1	0
28	1	1	0
29	0	0	0
30	0	0	0
31	0	0	0