

de la Empresa, libremente designados por ésta; los acuerdos se adoptarán por mayoría. En caso de igualdad, la representación social ostentará voto de calidad.

La Comisión de Control será competente en todas aquellas cuestiones que afecten al funcionamiento y desarrollo del Fondo, pudiendo decidir sobre la procedencia o no de la aplicación de la cobertura regulada esta normativa.

#### Artículo 6.

La adhesión al Fondo Social por parte de los miembros del colectivo de pilotos se producirá desde el momento de la incorporación de cualquier piloto a la Compañía, siempre que cumplan el requisito de edad establecido en el acuerdo de constitución del presente Fondo (no contar con 50 años o más en el momento de causar alta en la Compañía). Respecto de todos aquellos que ya estuvieran de alta en Spanair, la adhesión se producirá desde la entrada en vigor del presente reglamento.

Los pilotos miembros del Fondo Social que por cualquier causa dejen de prestar servicios en la Compañía, cesarán en los derechos y obligaciones que determina la participación en el mismo.

#### Artículo 7.

Los recursos económicos del Fondo Social que se establece en este Reglamento son los siguientes:

1. Las aportaciones individuales de cada piloto integrante del Fondo.
2. Los intereses y productos de los bienes patrimoniales del Fondo.
3. Los ingresos de cualquier otra índole que puedan efectuarse.

Los recursos económicos antedichos que constituyan el Fondo serán gestionados por la Compañía Spanair de cara a cumplir lo establecido en materia de complemento de retribuciones a los pilotos en situación de pérdida definitiva de licencia. La Dirección de la Compañía rendirá cuentas anualmente a la representación de pilotos del estado actual del Fondo, de los ingresos obtenidos así como de los pagos que se hayan efectuado.

## CAPÍTULO II

### Disposiciones generales

#### Artículo 8.

El tipo de cotización al Fondo por parte de cada piloto integrante será el 0,5 por 100 mensual, por doce meses, de los conceptos salariales «prima razón viaje» y «prima horaria» que cada piloto esté en cada momento percibiendo en función de su categoría profesional y nivel salarial.

#### Artículo 9.

La cotización al Fondo Social se efectuará con ocasión del cobro de la nómina del mes a que el período de cotización corresponda.

Las aportaciones de los trabajadores asociados al Fondo se efectuará mediante detracción en su liquidación mensual de haberes del porcentaje mencionado en el artículo octavo.

#### Artículo 10.

Se establece que la edad máxima de un piloto de nuevo ingreso para poder ingresar en el Fondo Social será cincuenta años.

## CAPÍTULO III

### Cobertura del Fondo Social

#### Artículo 11.

El Fondo Social regulado en el presente Reglamento complementará las cantidades que en su conjunto perciba el piloto que haya perdido definitivamente su licencia de vuelo y pase a prestar servicios laborales en un puesto en tierra, bien provengan de la Compañía en concepto de salario, bien de la Seguridad Social en concepto de pensión.

#### Artículo 12.

En situación de prestación de servicio en tierra, el Fondo Social cubrirá el porcentaje establecido en las tablas anejas de la cantidad a percibir por el piloto, en función de su nivel salarial, una vez deducido el importe de la pensión que perciba, en su caso, de la Seguridad Social, según tablas adjuntas.

La cantidad a percibir por el piloto con cargo al Fondo Social resulta de la fórmula:

$$[(SB+PRV+PH) \times 14 \text{ meses}] + \text{Plus Transporte 12 meses} + \text{Plus anual} - \text{Pensión Seg. Soc} \times \% \text{ según nivel}$$

#### Artículo 13.

En situación de no prestación de servicio en tierra, debido a una situación de invalidez total y absoluta para cualquier tipo de actividad, el Fondo Social cubrirá el porcentaje establecido en las tablas anejas de la cantidad a percibir por el piloto, en función de su nivel salarial, una vez deducido el importe de la pensión que perciba, en su caso, de la Seguridad Social, según tablas adjuntas.

La cantidad a percibir por el piloto con cargo al Fondo Social resulta de la fórmula:

$$[(SB+PRV+PH) \times 14 \text{ meses} + \text{Plus Anual}] - \text{Pensión Seg.Soc} \times \% \text{ según nivel}$$

#### Artículo 14.

Las citadas cantidades se revisarán anualmente teniendo en cuenta el incremento del Índice de Precios al Consumo (IPC).

#### Disposiciones finales.

1. La presente normativa será de aplicación a partir del 8 de 2001, si bien podrá tener efectos retroactivos por una sola vez carácter excepcional siempre que sea acordado por unanimidad Comisión de Control del Fondo Social.

2. En todo lo no previsto específicamente en la presente normativa, la Comisión de Control del Fondo Social de Pilotos de la Compañía Spanair decidirá sobre el particular, conforme a los principios de y justicia, y teniendo en cuenta las disposiciones análogas recogidas sobre esta materia en las regulaciones de la Seguridad Social.

#### *Ampliación de ayudas extraordinarias del Fondo Social*

Se establece la ampliación de ayudas del Fondo Social en los términos siguientes.

1. En casos de IT o accidente para aquellos que realizan trabajo en tierra según acuerdos de pilotos en pérdida de licencia.

2. Período de carencia según III Convenio Colectivo: 20 días en IT derivada de enfermedad y 0 días para accidente laboral o enfermedad profesional.

3. Reserva mínima a mantener en el Fondo Social: 200.000 euros. Se suspenderán la presente ampliación de ayudas extraordinarias en el supuesto de que dicho mínimo de reserva se pudiera ver afecto, reiniciándose cuando se vuelva a superar dicho mínimo.

4. Hasta un máximo de seis meses de cobertura en un período de tres años, bien sea en un único período o en varios.

5. Reserva de la posibilidad de remoción de esta ayuda extraordinaria o ampliación de la misma a la comisión de control del fondo social. Podrá solicitarse la revisión médica para verificar el estado del piloto.

6. Cobertura inversamente proporcional en función de las retribuciones, según los porcentajes indicados en los cuadros adjuntos, calculados sobre el salario bruto del piloto.

2.º Piloto	% ayuda sobre lo no percibido
1-A	60
1-B	60
1-C	60
1	60
2	70
3	70
4	70
5	80
6	80
7	80
8	90
9	90
10	90
11	90

1.º Piloto	% ayuda sobre lo no percibido
1-A	20
1-B	20
1-C	20
1	20
2	30
3	30
4	30
5	40
6	40
7	50
8	50

7. Este acuerdo tendrá validez para los procesos descritos iniciados a partir del 1 de enero de 2007.

## ANEXO VIII

### Pilotos en situación de pérdida de licencia

1. Piloto en situación de pérdida de licencia.—Situación en que se encuentra un piloto con contrato vigente en Spanair, que pierde la capacidad para formar parte de la tripulación mínima de vuelo por pérdida de la licencia que le habilita para ello antes del límite de edad legalmente establecido, sea por causas médicas o por pérdida objetiva de su capacidad para ejercer como piloto, sobrevenida con posterioridad a su ingreso, una vez superado el período de prueba.

2. Normativa aplicable.—El piloto en esta situación que lo desee continuará formando parte de la plantilla de pilotos de Spanair, su contrato permanecerá en vigor y seguirá sujeto a las disposiciones del Convenio colectivo o norma legal que lo sustituya, excepto en las siguientes materias: régimen de trabajo, jornada y descansos; uniformidad, vacaciones demás normas específicas aplicables sólo a pilotos en servicio de promoción, progresión, cambio de nivel, etc.

Al piloto en esta situación se le asignará por la Compañía un puesto de trabajo adecuado a su categoría laboral y cualificación personal.

Si, momentáneamente y a juicio de la Compañía, no existiera posibilidad de asignarle un puesto de trabajo adecuado, el piloto permanecerá en expectativa de destino sin que ello suponga merma alguna en sus condiciones económicas.

El piloto realizará los cursos de formación que sean necesarios desempeño de las funciones que Spanair desee asignarle. El coste de estos cursos será por cuenta de la Compañía. Una vez asignado el puesto de trabajo, el piloto estará sujeto a la normativa que corresponda en materia de jornada y vacaciones.

Al piloto en esta situación le será de aplicación lo establecido Convenio colectivo o norma equivalente respecto a movilidad geográfica.

3. Exclusiones.—Si la pérdida de licencia se produjera por resolución judicial o administrativa firme, motivada por una falta grave o delito cometido por el piloto en el ejercicio de sus funciones, y que haya puesto en peligro vidas de pasajeros o bienes de Spanair o ajenos, la compañía no estará obligada a cumplir lo establecido en este artículo. Igualmente cuando la pérdida de licencia sea debido a causas imputables al piloto (alcoholismo, toxicomanía).

No podrán acogerse a esta situación los pilotos que en el momento la firma de su contrato con Spanair tuvieran 50 años o más.

Del mismo modo quedan excluidos los pilotos en situación de invalidez absoluta incapaces de desempeñar cualquier puesto de trabajo. Estos pilotos serán beneficiarios del seguro contratado por la Compañía y de las prestaciones del Fondo Social.

4. Condiciones económicas.—El piloto en esta situación pasará a percibir las cantidades correspondientes al nivel que ostente en el momento de la pérdida de licencia, que figuran en las tablas anexas. Dichas cantidades variarán según que el piloto pase a prestar servicios tierra (tabla I) o bien quede incapacitado para dicha actividad (tabla II) y de ellas una parte será a cargo de la Compañía y otra a cargo del Fondo social de pilotos específicamente creado para tal fin.

El nuevo régimen económico se percibirá a partir del día 1 siguiente a la confirmación de la pérdida de la licencia y se revisarán anualmente de acuerdo con lo establecido en el Convenio Colectivo o norma equivalente.

5. Limitaciones.—Esta normativa será de aplicación mientras el número de pilotos afectado no supere el 2 por 100 de la plantilla de de Spanair.

6. Entrada en vigor.—La presente regulación estará en vigor durante la vigencia de Convenio colectivo de pilotos, sin perjuicio de que pueda incorporarse bien en los mismos términos bien modificada por acuerdo entre las partes, al nuevo Convenio que le suceda.

7. Fondo Social.—Ambas partes pactan la constitución de un fondo social de pilotos destinado a sufragar parcialmente las situaciones de pérdida definitiva de licencia de vuelo de pilotos que estará integrado por aportaciones económicas periódicas de éstos, y que será gestionado con su autorización por la dirección de la compañía.

8. Extinción de la situación de piloto con pérdida de licencia.—La situación regulada en el presente acuerdo cesará una vez que el piloto beneficiario esté en disposición de optar por la jubilación, al llegar a los 65 años, o en fecha anterior en función de sus circunstancias personales. También cesará si el piloto recupera su licencia de vuelo y pueda prestar servicios como piloto en activo.

En el año 2000 se firmó un acuerdo por el cual Spanair se comprometió a aportar a un seguro de pérdida de licencia para los pilotos de la Compañía un 70% del coste del mismo. Se pacta limitar esta aportación a una cantidad de 80 millones de pesetas equivalentes a 480.810 euros.

Durante este tiempo la cantidad a aportar a este seguro por parte de cada Piloto se ha visto incrementada de forma significativa debido a los siguientes factores:

La plantilla ha visto aumentar su número de pilotos.

La edad media del colectivo se incrementa en siete años, lo que encarece la prima considerablemente.

Además al mantenerse la cantidad aportada por Spanair, el porcentaje de participación en la póliza de la Compañía ha pasado de ser desde su inicio de un 70%, al actual 38%.

Spanair es sensible a esta situación y acuerda aportar la cantidad necesaria para que el porcentaje de su contribución a la renovación de este seguro colectivo sea de al menos un 50% del coste total anual de la póliza.

Por ello la Comisión de Seguimiento y Control, conviene la necesidad de limitar el número de pilotos beneficiarios de esta póliza, para lo cual, y al objeto de no ver disminuidas sus aportaciones globales y sus contraprestaciones, limitan el número de pilotos a todos aquellos cuya contratación fuese anterior al 1 de julio de 2007.

No obstante la Comisión de Seguimiento y Control, en cumplimiento de su obligación anual sobre el análisis y evolución de la póliza, quedará facultada para la inclusión, en su caso, de todos aquellos pilotos incorporados en Spanair con posterioridad a esta fecha.

## ANEXO IX

### Externalización

#### 1. Introducción

La Compañía Spanair puede necesitar la externalización de parte de la producción, con el fin de ofrecer a sus clientes una red de líneas lo más completa posible y poder acceder a tráficos asumiendo menos riesgo económico que haciéndolos directamente.

El colectivo de pilotos de Spanair, consciente de estas necesidades de la Compañía, considera aceptable la propuesta de externalización de parte de la producción, motivo del presente acuerdo.

En orden a la mejor y más adecuada forma de protección de los pilotos de Spanair, el presente acuerdo garantiza lo siguiente:

La Compañía no utilizará ningún sistema de externalización de su producción con el objetivo de reducir su tamaño.

Cualquier disminución de la producción de Spanair, que pudiera conllevar una reducción de la plantilla de pilotos, de forma temporal o definitiva, deberá empezar siempre por los medios externos mientras exista producción externalizada.

En todo caso, las partes reafirman la vigencia del Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, incluido lo expresado en su artículo 18.

#### 2. Normas de actuación y limitaciones

El sistema más usual para la externalización de servicios de vuelo es el alquiler de aviones con tripulación —Wet Lease— entendiéndose a los efectos del presente acuerdo avión y tripulación técnica externa exclusivamente, que se contrata por un período de tiempo para realizar vuelos del programa comercial de la compañía Spanair.

El parámetro utilizado para determinar la producción es el ASK «Available Seat Kilometer» calculado por la Dirección Comercial de Spanair según la definición de IATA. Se entiende por ASK la cantidad resultante de multiplicar el número de asientos ofertados (vendidos o no) en un vuelo,