

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO E INMIGRACIÓN

10314 *Resolución de 3 de junio de 2009, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica las modificaciones introducidas en el texto del IV Convenio colectivo de Pilotos de Spanair, S.A.*

Visto el texto de las modificaciones introducidas en el texto del IV Convenio colectivo de Pilotos de la empresa Spanair, S.A. (publicado en el BOE 16-1-08) Código de Convenio nº 9007480), que fue suscrito con fecha 7 de mayo de 2009, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma, y de otra por las secciones sindicales de SEPLA y ASPA en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo, esta Dirección General de Trabajo, resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción de las citadas modificaciones introducidas en el texto del IV Convenio colectivo en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 3 de junio de 2009.—El Director General de Trabajo, José Luis Villar Rodríguez.

CORRECCIONES IV CONVENIO COLECTIVO DE PILOTOS DE SPANAIR

Preámbulo

El IV Convenio Colectivo nace como resultado de las fructíferas relaciones existentes entre la Dirección de Spanair, por un lado, y la representación legal del Colectivo de Pilotos de la Compañía por otro.

El presente IV Convenio Colectivo viene a sustituir y dejar sin efecto al III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

En su elaboración se ha tenido en cuenta la experiencia obtenida a lo largo del tiempo en que ha estado vigente el primer, segundo y tercer Convenio Colectivo.

Asimismo se acuerda que si durante la vigencia del presente Convenio se produjera la entrada en vigor de nuevas normas de obligado cumplimiento, procedentes de la inclusión en el ordenamiento jurídico español de cualquier norma de ámbito europeo de obligada aplicación, las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se comprometen a la modificación de aquellas materias que éstas hayan regulado y que pudieran afectar al contenido de lo acordado.

El espíritu del presente Convenio está encaminado a establecer las normas por las que se regirán las relaciones entre la Compañía Spanair y su colectivo laboral de Pilotos, que siempre tendrán como objetivo crear una correcta y positiva atmósfera de trabajo que conlleve el buen funcionamiento y productividad de la compañía y asegure su futuro.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 3. *Ámbito temporal.*

El presente Convenio entrará en vigor con efectos desde el día siguiente al de su firma y mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre del 2010, excepto en aquellas materias o conceptos para los que se señale expresamente un período de vigencia distinto.

Las condiciones salariales del presente Convenio se revisarán anualmente en función del IPC previsto por el Gobierno en los Presupuestos Generales del Estado del año en curso. Si al finalizar el año, y conocido el IPC real, éste es superior al aplicado, se adaptarán las condiciones salariales al IPC real, retribuyéndose en concepto de atrasos las diferencias generadas por tal concepto.

Si al finalizar el año, y conocido el IPC real, éste es inferior al aplicado, la diferencia existente entre éste y aquél se imputará a cuenta de la revisión salarial del siguiente periodo anual.

Esta cláusula automática de revisión no será de aplicación si la evolución productiva/resultados/beneficios de la compañía no lo permite, acreditado a través de los documentos contables oficiales. Se aclara el sentido de lo anterior estableciendo un parámetro para medir el resultado de la Compañía y por tanto el derecho a la revisión salarial automática por IPC, para el que se propone un margen de EBITDAR (EBITDAR dividido entre Total Revenue), el cual se discutirá entre el Asesor Económico de SEPLA, el de ASPA y la Dirección Financiera de Spanair y que se extraerá de los resultados anuales de Spanair de años anteriores y que tenga correspondencia con un EBITDAR de alrededor del 12 por 100.

No obstante lo dispuesto anteriormente en el presente artículo, las partes (es decir, la Empresa y la Representación de los Pilotos) acuerdan que, por lo que se refiere al periodo 01/01/2008 a 31/12/2008 no se producirá revisión alguna a los incrementos salariales ya producidos y por lo que se refiere al periodo 01/01/2009 a 31/12/2010, no resultará aplicable incremento salarial alguno. Los posibles incrementos que puedan pactarse para periodos posteriores a los señalados no comportarán, en ningún caso, regularizaciones de los periodos señalados. Ello se entiende sin perjuicio de las adecuaciones salariales derivadas de progresiones profesionales, ascensos, o cualquier otro concepto que pudiera acordarse.

En el caso de que el resultado (% EBIT) de la Compañía en el ejercicio 01/01/2010 a 31/12/2010 resultara del 5% o superior de los ingresos totales de la Compañía, las partes (Empresa y Representación de los Pilotos) negociarán la posibilidad de proceder al abono de una paga adicional no consolidable cuyas condiciones e importe resultará acordado por dichas partes.

A partir del 01/01/2011 la revisión salarial se hará de acuerdo al Convenio Colectivo vigente en ese momento.

Se considerará prorrogado tácitamente el presente Convenio por un periodo de doce meses si, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento, no ha sido denunciado en todo o en parte por alguno de los firmantes, excepto en aquellas materias en que las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) convengan otra cosa.

En caso de denuncia del Convenio, se estará a lo dispuesto en la Disposición Adicional Segunda.

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes (Empresa, Representación del Colectivo de Pilotos y pilotos afectados por el presente Convenio) quedan vinculadas a su cumplimiento en su totalidad.

Si durante el proceso de registro, la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Negociadora deberá reunirse para considerar si cabe tal modificación, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio, o

si, por el contrario, la modificación de tal o tales cláusulas obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) hubieran otorgado.

A falta de acuerdo, y en el más breve plazo posible, se someterá la cuestión a la decisión de un órgano arbitral compuesto por tres miembros, dos de ellos elegidos uno por cada parte, y el tercero nombrado de común acuerdo por estos últimos; dicho órgano arbitral deberá pronunciarse por mayoría respecto de las materias o cuestiones objeto de discusión.

Artículo 7. *Comisiones de interpretación y técnica.*

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 Compañía, una Comisión Paritaria de Interpretación y Aplicación compuesta por igual número de representantes de la Empresa y de los Pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los pilotos se regirá por las siguientes normas:

1. Estará integrada como máximo, por tres pilotos, de los que uno como mínimo debe de haber participado en la deliberación del Convenio.
2. Observarán sigilo profesional, aun después de dejar de pertenecer a dicha Comisión, en todas aquellas materias de las que conozca por su permanencia en dicha Comisión y muy especialmente sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado; en todo caso, ningún tipo de documento entregado por la Empresa a la Representación de los Pilotos en la Comisión podrá ser utilizado fuera del estricto ámbito de aquella y para distintos fines de los que motivaron su entrega.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta. Uno de ellos, al menos, deberá haber participado en la deliberación del Convenio.

La Comisión Paritaria ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio y su competencia es la de interpretar y aplicar las normas del mismo, con carácter previo a cualquier interposición judicial, sin perjuicio de la competencia de la Jurisdicción Laboral.

Una vez convocada, deberá reunirse en el plazo de treinta días, y en el transcurso de cuarenta días desde la convocatoria sin que dicha reunión haya tenido lugar, supondrá dar por cumplimentado el trámite.

Comisión Técnica: Dada la estrecha relación entre condiciones laborales y técnico-operativas en las que se ve envuelto el Piloto en caso de instrucción, inspección, incidente o accidente que pueda tener consecuencias de orden económico-laboral para él, existirá una Comisión Técnica que se regirá por la siguiente normativa:

Las funciones de la Comisión Técnica serán las de elaborar un informe con relación a las circunstancias de hecho que concurren como motivo para la imposición de cualquier sanción por falta grave o muy grave que derive directamente de las funciones de pilotaje y en las que intervenga un componente de índole técnico.

Dicho informe, que no será vinculante para la Dirección de la Compañía, comprenderá la opinión mayoritaria de dicha Comisión, sin perjuicio de que, de existir disidencias, el miembro disidente pueda exponer su voto particular, y concluirá si, a juicio de la Comisión, el piloto actuó o no correctamente desde el punto de vista técnico.

La Comisión estará formada por dos pilotos designados por la Representación de Pilotos y dos designados por la Dirección de la Compañía, de los que uno de ellos será el Director de Operaciones o Piloto en quien delegue.

La Comisión se reunirá, previa petición de la Dirección de la Cía. realizada con cuatro días de antelación, al objeto de recibir documentada la versión de los hechos según la Compañía y el Piloto afectado.

Dentro de los dos días siguientes, la Comisión podrá recabar de ambas partes ampliación de datos o versiones documentadas a cargo de terceros pertenecientes a Spanair.

En el plazo de diez días desde la reunión, la Comisión emitirá informe, entendiéndose, en caso contrario, cumplido el trámite.

La Dirección de la Compañía, a la vista del informe, determinará si sanciona o no al piloto en cuestión.

La Comisión comunicará simultáneamente sus actuaciones e informes a la Compañía y Piloto afectado.

La convocatoria por la empresa de la Comisión interrumpirá el transcurso del plazo de prescripción de la falta sobre la que debe informarse, que se reanudará a partir de la entrega de su informe a las partes o en todo caso, a los diez días desde la reunión inicial de la Comisión.

Reuniones mensuales ordinarias Dirección/Representación de Pilotos: A la vista de la necesidad de diferenciar y tratar de forma separada asuntos propios de la «Comisión Paritaria de Interpretación», de otros para los que no es competente dicha Comisión, se acuerda tratar distintos asuntos, en función de su naturaleza, en distintas reuniones, bien realizando estas de forma consecutiva, pero diferenciando claramente los asuntos y levantando actas independientes, por revestir distinto valor normativo.

En la medida de lo posible, la Dirección designará un responsable y un plazo tentativo para la resolución de cada acuerdo que se alcance.

Las Reuniones Dirección/Representación de Pilotos se celebrarán el segundo miércoles de cada mes salvo coincidencia con festivo, en cuyo caso se trasladará al día laborable inmediato anterior. Se programarán en un día de crédito sindical.

CAPÍTULO II

Principios informadores

Artículo 18. *Regulación de empleo.*

1. No se podrá plantear expediente de regulación de empleo mientras existan vuelos con indicativo Spanair operados por otras compañías o que sean comercializados y/o operados por compañías aéreas participadas accionarialmente por Spanair.

2. Cuando la suspensión o resolución de contratos, por la vía del artículo 51 del Estatuto de los Trabajadores, no afecte a la totalidad de la plantilla, se efectuará en orden inverso a la antigüedad administrativa entre la totalidad de los Pilotos en plantilla. En este supuesto, las condiciones económicas de los Pilotos que se mantengan en plantilla se ajustarán, en su conjunto, de forma que el coste sea equivalente al que hubiera resultado de realizarse la regulación, atendiendo al criterio de la antigüedad administrativa de cada especialidad.

Si desaparecieran las causas que hubieran originado la regulación de empleo, los Pilotos que hayan sido objeto de la misma tendrán prioridad, en el plazo de dos años desde que aquélla se hubiera producido, de cara a nuevas contrataciones, en orden inverso al establecido en el párrafo primero.

Si la reincorporación se produce en el plazo de dos años, lo será en sus mismas condiciones que ostentaba en el momento de la regulación.

Si es posterior, en las que vengan establecidas en la vacante creada.

Cuando la regulación de plantilla venga producida por la reducción en el número de aeronaves, el número de pilotos, que podrán verse afectados por dicha regulación, será como máximo de nueve por avión en la flota de corto/medio radio, y de doce en la flota de largo radio.

Sin perjuicio de lo anterior, en el supuesto de que Spanair llevara a cabo dicha suspensión o resolución de contratos, se compromete expresamente a negociar con la Representación de Pilotos los aspectos que afecten a este colectivo, declinando formalmente imponer a dicho colectivo acuerdos alcanzados con los representantes del resto de trabajadores.

Artículo 19. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

Si durante la vigencia del presente Convenio entraran al servicio de Spanair nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior o inferior a la que los Pilotos aceptan realizar, o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de la Representación de Pilotos con la Compañía. Igualmente, en caso de que varíe sustancialmente el tipo de actividad a realizar y/o los costes de explotación, ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se comprometen a renegociar las nuevas condiciones económicas y laborales aplicables a los Pilotos de la nueva flota.

CAPÍTULO III**Disposiciones de desarrollo*****Sección 3.03 Funciones*****Artículo 2 bis. *Piloto de Relevo en Crucero.***

Tripulación reforzada es aquélla en la que más de dos pilotos forman parte de la tripulación mínima designada para un vuelo. En el caso de que la tripulación reforzada estuviera formada por un Comandante y dos Copilotos, uno de éstos últimos deberá estar cualificado para ocupar indistintamente cualquier puesto de pilotaje por encima del nivel de vuelo 200. Para ello habrá recibido el correspondiente curso de formación como «Piloto de Relevo en Crucero». La tripulación reforzada tiene por objeto que cualquier miembro de la Tripulación de Vuelo pueda disfrutar de un descanso parcial en vuelo de acuerdo con el punto 5.3.1.3. de la Circular Operativa (C.O.) 16-B.

La cualificación y requisitos necesarios para que un piloto no Comandante pueda actuar como Piloto de Relevo en Crucero son los que se recogen en el OM parte A, punto 5.2.B-1 de la Compañía. En cualquier caso deberá estar en posesión del Título de Piloto de Transporte Aéreo y de la correspondiente Habilitación de Tipo en vigor y sin restricciones.

La experiencia mínima y el entrenamiento requerido para que un Piloto no Comandante pueda actuar como Piloto de Relevo en Crucero es el que se define en el OM parte A, punto 2.5.B-1, de la Compañía. Para poder realizar sus tareas el candidato deberá haber superado satisfactoriamente el curso de formación y verificaciones pertinentes demostrando suficiente destreza y práctica en aquellos procedimientos que normalmente no son de su responsabilidad.

Spanair se compromete a utilizar la figura del Piloto de Relevo en Crucero únicamente para vuelos comprometidos al límite de actividad, según se recoge en el punto 5.3.1.3. de la Circular Operativa 16-B. Expresamente las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) entienden que en el caso de un Piloto no Comandante, un Piloto de Relevo en Crucero sólo podrá ser aquel Primer o Segundo Piloto en plantilla de Spanair, debidamente habilitado y sin restricciones en la flota de que se trate.

La publicación, solicitud y adjudicación de vacantes se regirá por las siguientes normas:

a) Las plazas vacantes se publicarán en el tablón de anuncios de cada base incluyendo como mínimo los requisitos y pruebas para su adjudicación, así como la fecha de finalización del plazo de admisión de solicitudes que será como mínimo de siete días naturales desde la fecha de su publicación. Las solicitudes se harán por escrito y deberán tener entrada antes de las veinte horas de la fecha en que finalice el periodo de siete días.

b) La adjudicación será efectuada de acuerdo al Escalafón de Pilotos de Spanair, siendo publicada y comunicada a los Pilotos afectados, debiendo incluir esta comunicación fechas y cursos a realizar.

c) Si las vacantes ofertadas por la Compañía no quedasen cubiertas en turno voluntario lo serán de forma obligatoria por orden inverso de antigüedad según el EPS, de entre aquellos pilotos que reúnan las condiciones mínimas requeridas.

d) La compañía pondrá en conocimiento de la Representación de Pilotos toda la información pertinente respecto a las necesidades, publicación, solicitud, y adjudicación de estas vacantes con la antelación suficiente y, en cualquier caso siempre antes de la publicación de las mismas.

Se establece en seis el número máximo de servicios de vuelo que un copiloto puede realizar como Piloto de Relevó en Crucero en un mes natural. La designación del servicio se efectuará en la hoja de firmas del vuelo en cuestión.

Ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se comprometen a revisar este límite en el caso que el volumen de vuelos que exijan esta figura aumente considerablemente.

La capacitación como Piloto de Relevó en Crucero no será impedimento para la libre promoción y/o progresión de dicho Piloto en ningún caso. Para pilotos con dicha capacitación no serán de aplicación en materia de Movilidad Geográfica normas distintas a las contenidas, con carácter general, en el Convenio Colectivo de aplicación.

Cuando un Segundo Piloto sea designado por Spanair como miembro de la Tripulación de Vuelo para la realización de un servicio de vuelo como Piloto de Relevó en Crucero, adicionalmente a todas sus variables, percibirá por estas funciones un complemento salarial funcional cifrado en ciento cuarenta y cinco euros (145,00 EUR), por servicio de vuelo realizado.

El complemento salarial funcional al que hace referencia el presente artículo se verá sujeto a las mismas condiciones que establece el artículo 3 del presente Convenio Colectivo en lo que a revisión salarial en función del IPC se establece.

Sección 3.04 Clasificaciones.

Artículo 27. Clasificación económico-profesional.

Con objeto de adecuar la clasificación económico-profesional de los Pilotos por categorías y niveles, se establecen las siguientes clasificaciones, a efectos solamente económico-administrativos.

Tabla clasificación económico-administrativa (*)			
Primero. Pilotos		Segundo. Pilotos	
Nivel	1 A	Nivel	1 A
Nivel	1 B	Nivel	1 B
Nivel	1 C	Nivel	1 C
Nivel	1	Nivel	1
Nivel	2	Nivel	2
Nivel	3	Nivel	3
Nivel	4	Nivel	4
Nivel	5	Nivel	5
Nivel	6	Nivel	6
Nivel	7	Nivel	7
		Nivel	8

(*) Como consecuencia de la derogación del Anexo XVII y XVII bis del presente CC a través de los acuerdos alcanzados entre la Empresa y las Representación de los Pilotos en fechas 15 de octubre y 6 de noviembre de 2008 en el marco del ERE nº 62/2008, con efectos 1 de enero de 2009 entra en vigor la clasificación a efectos económico-administrativos que se recoge en la presente tabla.

Como consecuencia de lo anterior a partir de del 1 de enero de 2009, los primeros pilotos que ostentaban anteriormente el antiguo nivel 8 pasarán al nivel 7 y los segundos pilotos encuadrados en los antiguos niveles 9, 10 y 11 pasarán al nivel 8. A partir de esta fecha se iniciará el cómputo del tiempo mínimo de permanencia en los nuevos niveles salariales al objeto de acreditar futuros cambios de nivel sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 28 del vigente IV CC.

Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un piloto puede alcanzar, de acuerdo con las normas recogidas en el artículo siguiente del presente Convenio, y que regula sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

El nivel 8 de segundos pilotos se aplicará desde la fecha de incorporación a Spanair e incluye el periodo de instrucción. Los cambios de nivel para pilotos con experiencia se realizarán de acuerdo con los puntos b) y c) del art. 28 del actual Convenio Colectivo vigente, adaptándolo a los nuevos niveles y tiempos de permanencia pactados.

Artículo 28. *Cambio de nivel.*

Los cambios de nivel se producirán automáticamente cuando por parte del Piloto se cumpla las tres condiciones siguientes:

1. Permanecer en cada nivel los años indicados en las tablas adjuntas.
2. Haber completado el 60 por 100 de la media de horas voladas por las flotas y especialidades en que haya permanecido durante dichos períodos de tiempo, excepto los cargos de la Empresa, y los pilotos que pertenezcan a la Representación Sindical en la empresa, siempre que, respecto a estos últimos, la disminución en el número de horas venga motivada por la realización de funciones sindicales.
3. Haber superado satisfactoriamente los cursos y pruebas a los que hubiese sido sometido por la Compañía en dichos períodos, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta, como los de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

Todo Piloto que cumpla las condiciones requeridas en el apartado anterior pasará al nivel retributivo siguiente.

Primeros pilotos		Segundos pilotos	
Nivel	Progresión económica-años	Nivel	Progresión económica-años
1A	4	1A	4
1B	4	1B	4
1C	4	1C	4
1	3	1	3
2	3	2	3
3	3	3	3
4	2	4	2
5	2	5	2
6	2	6	2
7	2	7	2
		8	2

Los Comandantes de Spanair que cumplan dos años de antigüedad administrativa en Spanair y acrediten 10.000 horas de experiencia de Líneas Aéreas o 10 años de Comandante de Líneas Aéreas, incluyendo en ambos casos la experiencia en Spanair, pasarán al Nivel 5 de Primeros Pilotos desde el momento en que se verifiquen una de las dos condiciones.

No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, se exceptúan los tres siguientes supuestos:

a) El nivel 8 de segundos pilotos se aplicará desde la fecha de incorporación a Spanair e incluye el periodo de instrucción. Los cambios de nivel para pilotos con experiencia se realizarán de acuerdo con los puntos b) y c) del art. 28 del actual Convenio Colectivo vigente, adaptándolo a los nuevos niveles y tiempos de permanencia pactados.

b) El cambio de nivel del 8 al 7 de Segundos Pilotos se realizará en la fecha en que el piloto acredite documentalmente ante la Compañía, haber cumplido dos años de servicio

en activo en Spanair, a contar desde la fecha de suelta en flota, o al cumplir los requisitos de experiencia de vuelos siguientes:

Dos mil doscientas cincuenta horas (2.250 horas) realizadas en aviones de peso máximo estructural al despegue de 6.500 Kg. o superior, o efectuadas en reactores.

Mil quinientas horas (1.500 horas) en aviones modelo MD 80, similar o superior, computando todas las realizadas e incluyendo el Entrenamiento en Base.

c) Queda restringido el Nivel PICUS de los Primeros Pilotos a los tres meses máximos de reconocimiento de derechos económicos de la nueva especialidad, en los supuestos de promoción a Primer Piloto, a los que hace referencia el artículo 115.

Artículo 29. Escalafón de Pilotos de Spanair (EPS).

La Compañía Spanair confeccionará anualmente el Escalafón de Pilotos de Spanair, con fecha 31 de diciembre.

Los pilotos de Spanair se ordenarán del siguiente modo:

1. Primeros Pilotos que ejerzan la función de Comandante, que estén en plantilla el 31.12.2000, por el orden en que estén ordenados en el escalafón del 2000, cerrado a 31.12.2000.
2. Pilotos que ejerzan la función de Copilotos, que estén en plantilla el 31.12.2000, por el orden en que estén ordenados en el escalafón del 2000, cerrado a 31.12.2000.
3. Resto de Pilotos de la Compañía que hubieran causado alta a partir del 01.01.2001, por orden de antigüedad administrativa, sin distinción entre Comandantes y Copilotos.

En caso de igualdad se colocará en primer lugar al de mayor antigüedad administrativa en la compañía, y si ésta fuera la misma, al de mayor edad.

Como mínimo deberán figurar en el Escalafón de Pilotos, referidos a todos y cada uno de los pilotos, los siguientes datos:

Número de orden en el escalafón.

Nombre y Apellidos.

Fecha de nacimiento.

Fecha de ingreso en la Compañía Spanair.

Situación administrativa del piloto en la Compañía (activo, pérdida de licencia, comisión de servicio, etc.) con indicación de la fecha en que el piloto inició tal situación.

Dicha exigencia de mínimos no excluye la posibilidad de incluir en el futuro la información que ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) consideren conveniente a fin de clarificar la situación en que se encuentra cada uno de los afectados en la plantilla de pilotos.

La Compañía incluirá, como parte integrante del Escalafón de Pilotos de Spanair y en documento anexo al mismo, la relación de pilotos que se encuentren en alguna de las situaciones contempladas en los artículos 51 y 52 del presente IV Convenio Colectivo (excedencia voluntaria, excedencia forzosa), reflejando en dicha relación al menos los siguientes datos y sin perjuicio de que, en el futuro, pueda incluirse información adicional si así lo consideran conveniente las partes firmantes del presente CC:

Nombre y apellidos.

Fecha de nacimiento.

Chequeo.

Categoría.

N.º de orden que ocupaba en el último escalafón publicado en el que aparecía con carácter previo al inicio de su excedencia.

Fecha de inicio de su excedencia.

A fin de cooperar en la vigilancia del correcto cumplimiento de lo acordado la Compañía, a petición expresa de la Representación de los Pilotos, facilitará a ésta a tal efecto la

documentación relativa a las solicitudes de excedencia y sus concesiones, así como las solicitudes de reincorporación que se produzcan.

A efectos de publicación del escalafón, se observará la siguiente normativa:

Dentro de los dos primeros meses de cada año, la Empresa dará a conocer al personal el escalafón cerrado al 31 de diciembre del año anterior.

Este tendrá un plazo de treinta días naturales, a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Empresa sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la cual tendrá que resolver en idéntico plazo.

En caso de serle denegada la reclamación, podrá acudir en el plazo de treinta días naturales, computados desde el siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la jurisdicción de trabajo.

Cuando la Empresa dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de treinta días comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

Artículo 30. *Antigüedad administrativa.*

Vendrá dada por la fecha de inicio de la vigencia del contrato, como Piloto, en la compañía Spanair. Por lo tanto cualquier periodo trabajado en Spanair en categoría distinta de la de piloto, no computará a los efectos de la antigüedad administrativa definida en el presente Convenio.

En caso de igualdad en la fecha de ingreso, el orden vendrá dado por la fecha de nacimiento, colocando en primer lugar al de mayor edad; en caso de perdurar la igualdad, se atenderá al orden alfabético de apellido.

CAPÍTULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Artículo 32. *Admisión.*

La admisión de Pilotos en la compañía Spanair se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, y las establecidas en los artículos siguientes.

Siempre que se cumplan las condiciones para cubrir las vacantes, los ingresos se realizarán en el siguiente orden:

1. Pilotos a que hace referencia el artículo 18, párrafo segundo, del Convenio Colectivo.
2. Pilotos con el título de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas (PTLA).
3. Personal perteneciente a otros grupos laborales con contrato en Spanair y sin expediente desfavorable.
4. Pilotos sin experiencia.

El ingreso en la compañía como Piloto en plantilla se llevará a cabo por el último nivel de su categoría y ocupando el último puesto en el escalafón.

Artículo 33. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

Las condiciones que deberán reunir los Pilotos para ingresar en la plantilla de Spanair serán las establecidas en el Artículo 33 bis «Normativa de Selección e Ingreso de pilotos», y las recogidas en el Manual de Operaciones (OM), que establecerá en cada momento las pruebas psicológicas, médicas, teóricas, prácticas y de vuelo a superar, junto a las demás normas vigentes a cumplir. Cualquier variación a las mencionadas pruebas será sometida a la Representación de Pilotos para su información.

En general, los requisitos de ingreso se ajustarán a las siguientes condiciones:

1. Estarán basados en las normas legales vigentes para ocupar la vacante y además en la experiencia profesional conforme a lo establecido en el mencionado Artículo 33 bis. Asimismo, se deberán dominar el español y el inglés.

2. En los casos de Pilotos que hubiesen desempeñado funciones de pilotaje anteriormente en la compañía, se realizará la evaluación de sus informes a través de Instrucción, Inspección y Jefatura de Flota.

3. En todos los casos se deberá superar el correspondiente curso de calificación de tipo, si no se hallasen ya en posesión del mismo.

En las mencionadas pruebas de ingreso participarán tres integrantes de la Representación de Pilotos, dos de la Sección Sindical de SEPLA y uno de la Sección Sindical de ASPA, como Supervisores.

Si la empresa necesitase primeros Pilotos y ninguno de los segundos Pilotos que estuviesen en plantilla reuniese (de acuerdo con la representación sindical) las condiciones vigentes requeridas para ello, aquélla podrá contratar, previo informe a la Representación de Pilotos, primeros Pilotos de experiencia superior a la requerida por la compañía para la promoción.

Artículo 3 bis. Normas de selección e ingreso de pilotos.

Con el fin de elevar el perfil de acceso de los candidatos a piloto de Spanair, este artículo tiene por objeto el establecimiento de unas normas y procedimientos de selección e ingreso de nuevos pilotos, en los plazos y forma recogidos en el presente documento, así como valorar la formación Universitaria de carácter oficial según recoge el artículo 34.1 de la Ley Orgánica 6/2001 de Universidades en las ramas de: Humanidades, Ciencias Experimentales, Ciencias Sociales y Jurídicas, Enseñanzas Técnicas y Ciencias de la Salud y también, recogiendo expresamente en la normativa siguiente o incluyéndolos en el Anexo a este Acuerdo titulado «Títulos reconocidos a efectos de bonificación de experiencia de vuelo», las Titulaciones de Universidades extranjeras previa y expresamente convalidadas u homologadas mediante documento por la Subsecretaría General de Títulos, Convalidaciones y Homologaciones del Ministerio de Educación y Ciencia así como la Formación Militar de Grado Superior o Medio, otros títulos propios de Universidades homologadas por el MEC, y la formación Aeronáutica o Título de Piloto de Transporte de Líneas Aéreas según los requisitos establecidos en el Decreto de 13 de mayo de 1955 que establecía los títulos aeronáuticos civiles y las Ordenes que lo desarrollan.

Siendo un objetivo acordado por las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) el incorporar a los mejores profesionales del mercado, que respondan al perfil personal y técnico definido en el presente documento, se buscará en cada proceso el incluir a todos aquellos candidatos que cumplan con los requisitos académicos y aeronáuticos definidos en el presente documento, pudiendo reducir, de mutuo acuerdo, las condiciones mínimas de experiencia en vuelo exigidas.

Sobre lo anterior, el objetivo de este documento es establecer la normativa y los procedimientos aplicables en la selección de Pilotos, garantizando la objetividad del proceso de selección.

Respetando en todo momento la legislación vigente y sobre la base de la experiencia acumulada tanto por la Dirección de Operaciones de Spanair como por la Representación Sindical de Pilotos, se alcanza el presente acuerdo, que establece los procedimientos y normas a seguir por la Dirección la Compañía en todos sus procesos de selección de tripulantes pilotos.

En cualquier caso, la incorporación de nuevos pilotos a la Compañía deberá ser realizada en la flota de menor peso máximo al despegue.

Fases del proceso: El proceso de selección estará estructurado en una serie de fases y pruebas eliminatorias, siendo necesario superar el mínimo establecido de cada una de ellas antes de poder acceder a la siguiente.

Cada fase tendrá por objeto la evaluación de las distintas competencias personales, técnicas y profesionales, relevantes para el ejercicio de la función de piloto comercial de avión de líneas aéreas. A partir de la información obtenida en cada una de las fases, será posible realizar la evaluación final del candidato con las calificaciones obtenidas en cada una de las pruebas definidas en el presente acuerdo.

Las distintas Fases establecidas con carácter general serán las siguientes:

- 1.—Reclutamiento-preselección (calificación «apto» o «no apto» para la convocatoria)
- 2.—Evaluación de conocimientos aeronáuticos básicos (puntuable).
- 3.—Evaluación Inglés gramatical (puntuable) y pruebas psicotécnicas (puntuable o calificación «apto» o «no apto»).
- 4.—Evaluación de inglés oral (puntuable).
- 5.—Dinámica de Grupo (puntuable) y Entrevista personal (calificación «apto» o «no apto»).
- 6.—Prueba práctica simulador (puntuable).
- 7.—Decisión final.

Todas las pruebas (a excepción de las específicas de inglés) serán realizadas en castellano.

Los resultados obtenidos por el candidato en cada una de las pruebas serán convertidos a su «equivalente en horas» de vuelo multiplicando dicho resultado por 100. La suma de las puntuaciones obtenidas en cada una de las pruebas, previa conversión a su equivalente en horas de vuelo, determinará el «equivalente total de horas» del candidato.

Perfil aeronáutico: Se establecen tres grupos distintos, definidos según los puntos A, B y C siguientes, para el acceso a las pruebas de ingreso. Del grupo A se aceptará a todos los candidatos que cumplan los requisitos establecidos, y el resto de los candidatos a examen, hasta completar el cupo total de convocados, serán elegidos a partes iguales entre los procedentes de los grupos B y C. Se procederá a la ordenación de todos los pilotos que lleguen a la fase final de la selección, una vez realizadas las preceptivas pruebas recogidas en el presente documento, y atendiendo al número total de horas acumuladas, incluidas las bonificaciones a que hubiere lugar. No obstante, en función de las necesidades operativas de la Compañía, los Pilotos encuadrados en el Grupo A podrán tener prioridad en la fase de contratación final.

A. Pilotos con Habilitación de Tipo en vigor, en aviones operados por Spanair (JAR-FCL o equivalente, según legislación vigente).

B. Pilotos con Habilitación de Tipo en aviones no operados por Spanair y Pilotos que han tenido alguna Habilitación de Tipo (JAR-FCL o equivalente, según legislación vigente).

C. Pilotos que nunca han tenido una Habilitación de Tipo.

Nota: No se considerarán en el cómputo de horas de vuelo, a ningún efecto, horas de Flight Student, de simuladores, ni de entrenadores básicos.

1. Pilotos de baja experiencia

Los Pilotos que a partir de ahora sean seleccionados y contratados en Spanair como pilotos de baja experiencia, deberán cumplir con los siguientes requisitos previos a la convocatoria:

1.0.—Requisitos Generales:

1.0.1.—Edad: tener un máximo de 40 años y un mínimo de 21 años cumplidos a la fecha de cierre de admisión a la convocatoria.

1.0.2.—Nacionalidad: tener nacionalidad de un país miembro de la UE, o permiso de trabajo y residencia en España vigente a la fecha de cierre de admisión a la convocatoria.

1.0.3.—Pasaporte en vigor sin restricciones.

1.0.4.—Estar colegiado en el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) de España.

1.1.—Condiciones mínimas académicas:

1.1.1.—Estar en posesión del COU, BACHILLER o equivalente según la legislación en vigor.

1.1.2.—Haber superado la Prueba de acceso a la Universidad o prueba equivalente según la legislación española en vigor, o alguna titulación universitaria previamente homologada y superior a ésta, que hubiese requerido para su obtención estar en posesión previa de la Prueba de Acceso a la Universidad o prueba equivalente según la legislación española.

1.1.2.1.—A partir del 31 de diciembre de 2010, Título Universitario de Grado Medio, es decir Diplomatura (no asimilados) o Primer Ciclo completo de carrera de Primer y Segundo Ciclo, como mínimo.

1.1.3.—Poseer un perfecto dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Para aspirantes de nacionalidad no española, con idioma oficial distinto al castellano, estar en posesión del «DELE nivel superior» del Instituto Cervantes o título de otra Institución nivel ALTE C2 (nivel 5). Si estos últimos han realizado los estudios especificados en 1.1.1. y 1.1.2. en idioma castellano, no será necesaria tal certificación. En defecto de documento acreditativo o, en el supuesto en que habiéndolo presentado el candidato, el Comité Evaluador tenga dudas razonables acerca del dominio del idioma español de dicho candidato, se establecerá una prueba adicional de este idioma, debiendo acreditar el candidato conocimientos suficientes de idioma Castellano ante el Comité Evaluador en el que deberán estar presentes al menos dos miembros de la Representación de los Pilotos (uno de SEPLA y uno de ASPA).

1.1.4.—Estar en posesión del «First Certificate» de Cambridge o «TOEFL 550» (score mínimo) excepto para aspirantes ciudadanos de países de habla inglesa, o ALTE B2 (level 3) de otra Institución para demostrar conocimiento hablado y escrito del idioma inglés, o los niveles equivalentes o superiores aprobados y/o exigidos por la Autoridad Aeronáutica correspondiente (OACI 4).

1.2.—Condiciones mínimas aeronáuticas:

1.2.1.—Poseer la Licencia JAR CPL (A) (o su equivalente, según legislación en vigor) y certificado médico clase 1 en vigor.

1.2.2.—Tener el ATPL (A) teórico aprobado o su equivalente, según legislación en vigor.

1.2.3.—Haber realizado un MCC o equivalente. Esta condición será innecesaria caso de haber volado en avión certificado para una tripulación mínima de dos pilotos un mínimo de 500 horas.

1.2.4.—La Habilitación de Tipo no será requisito para una convocatoria de ingreso de pilotos de baja experiencia y éstos tendrán en cualquier caso que superar el citado curso en Spanair excepto en el caso de que el piloto en cuestión acredite estar en posesión de una Habilitación de tipo sin restricciones de uno de los aviones operados por Spanair, en cuyo caso podrá quedar exento de la realización del mencionado curso en Spanair si acredita una experiencia mínima de 500 horas de vuelo en dicho avión, adicionales a las restricciones.

En aquellos casos en que el piloto esté en posesión de la Habilitación de Tipo de uno de los modelos de avión operados por Spanair, la prueba de simulador se realizará en el tipo de avión en el que esté calificado.

1.3.—Condiciones mínimas de experiencia en vuelo:

1.3.1.—Deberán tener un mínimo de 1.000 horas de vuelo como piloto al mando o copiloto, factorizadas según los baremos siguientes:

1.3.1.1.—Aviones de MTOM, según Hoja de características, superior a 140.000 kg.: 1,35.

1.3.1.2.—Aviones de MTOM, según Hoja de características, superior a 35.000 Kg. e inferior a 139.999 kg.: 1,25.

1.3.1.3.—Aviones de MTOM, según Hoja de características superior a 6.000 Kg. y hasta 34.999 kg.: 1,20.

1.3.1.3.1.—Aviones reactores: 1,15.

1.3.1.3.2.—Aviones turbohélices o de pistón: 1,00.

1.3.1.4.—Aviones de MTOM, según Hoja de características, inferior a los anteriores.

1.3.1.4.1.—Las horas efectuadas en este tipo de aeronaves en las Fuerzas Armadas o en aeronaves de transporte público de pasajeros o carga: 0,90.

1.3.1.4.2.—Las horas efectuadas en este tipo de aeronaves en trabajos aéreos: 0,80.

1.3.1.4.3.—Las horas efectuadas en este tipo de aeronaves como alumno piloto o como piloto privado: 0,60.

Se computarán las horas de vuelo totales del piloto factorizándolas convenientemente según lo recogido en este apartado. Una vez realizada la factorización de estas horas, éstas se sumarán a la «equivalente total de horas» obtenida según se recoge bajo el epígrafe «Fases del Proceso» en el presente documento.

1.3.2.—Formación adicional y bonificaciones por horas de vuelo.

1.3.2.1.—La experiencia mínima de vuelo recogida en el punto 1.3.1. del presente Acuerdo, se verá reducida antes de ser baremada, sólo a efectos de condición de ingreso, con las siguientes bonificaciones por formación Universitaria o equivalente:

1.3.2.1.1.—Bono de 575 horas: Titulaciones de Primer Ciclo o Diplomaturas, Ingeniero Técnico, Primer Ciclo completo de Titulaciones de 1º y 2º ciclo y Estudios Militares de Grado Medio.

1.3.2.1.2.—Bono de 725 horas: Titulaciones de 1º y 2º Ciclo o de solo 2º Ciclo, Licenciaturas, Ingenierías, Estudios Militares de Grado Superior, Gestión Aeronáutica completa en sus diversas denominaciones, Ingeniero Técnico Aeronáutico y Estudios de grado medio para la Escala de Oficiales del Cuerpo General del Ejército del Aire.

1.3.2.1.3.—Bono de 775 horas: específicamente Ingeniero Aeronáutico.

1.3.2.1.4.—Bono de 850 horas: específicamente Título de Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión expedido por la DGAC y Estudios Militares del Cuerpo General Escala Superior del Ejército del Aire.

1.3.2.2.—Todos los títulos aquí recogidos son válidos a efectos de cumplir con la aplicación de la bonificación correspondiente, solo a efectos de condición de ingreso, si están efectuados en una universidad / centro homologados por el Ministerio de Educación y Ciencia o adscritos a una de ellas, además de todos aquellos especificados en el Anexo I siguiente «Títulos Reconocidos a Efectos de Bonificación de Experiencia de Vuelo».

Los cursos completos de las titulaciones reconocidas en este Acuerdo y en su Anexo I, «Títulos reconocidos a efectos de bonificación de experiencia de vuelo», teniendo en cuenta las especificidades del punto 1.3.2.1., tendrán una bonificación, solo a efectos de condición de ingreso, de:

200 horas por haber superado hasta el primer curso completo.

350 horas por haber superado hasta el segundo curso completo.

450 horas por haber superado hasta el tercer curso completo.

575 horas por haber superado hasta el cuarto curso completo.

Se bonificará a los candidatos con formación universitaria legalmente reconocida o equivalente a nivel de Doctorado, solo a efectos de condición de ingreso, con un total de 700 horas.

1.3.2.3.—Es política de la Empresa y de la Representación de Pilotos la promoción profesional interna de sus trabajadores así como el crear una cultura de aprecio e interés por nuestra Compañía; por lo que se aplicarán las siguientes bonificaciones, a restar de la experiencia mínima de vuelo exigible y recogida en el punto 1.3.1, sólo a efectos de acceso a pruebas de ingreso:

Trabajadores de plantilla de Spanair y trabajadores en el resto de empresas del grupo Spanair con más de dos años de prestación efectiva de servicios.

Hasta 31 de diciembre de 2007: 500 horas.

Hasta 31 de diciembre de 2008: 400 horas.

Hasta 31 de diciembre de 2009: 300 horas.

A partir de 1 de enero de 2010: 200 horas.

La Compañía, de acuerdo con la Representación de Pilotos, podrá valorar cualquier otra circunstancia de tipo formativo, académico, personal o de experiencia vital del candidato de cara a su posibilidad de acceso a las pruebas de ingreso en cada convocatoria de selección.

1.3.3.—Las bonificaciones del punto 1.3.2.1. no son acumulables entre sí. Las bonificaciones del apartado 1.3.2.3. no son acumulables entre sí. Las bonificaciones de los apartados 1.3.2.1. y 1.3.2.3. sí son acumulables.

1.4.—Contratación: Todos los Pilotos de baja experiencia que sean contratados a partir del día de la fecha lo serán, en función de su experiencia previa medida en horas de vuelo y según lo establecido en el punto 1.3.1. del presente acuerdo, de la forma siguiente:

1.4.1.—Ingresarán en Spanair en la flota de menor peso máximo al despegue.

1.4.2.—En el grupo de Segundos Pilotos, nivel último existente.

1.4.3.—Los Pilotos serán contratados con contrato fijo con antelación a la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo o a desempeñar cualquier función a bordo como Piloto en una aeronave de Spanair o por cuenta de ésta, lo que ocurra antes, incorporándose al nivel salarial correspondiente en función de su experiencia acreditada, de acuerdo a lo regulado en el IV Convenio Colectivo.

2. Pilotos de experiencia demostrada

2.0.—Requisitos Generales:

2.0.1.—Edad: tener un máximo de 60 años a fecha de cierre de admisión a la convocatoria.

2.0.2.—Nacionalidad: tener nacionalidad de un país miembro de la UE, o permiso de trabajo y residencia en España vigente a la fecha de cierre de admisión de la convocatoria.

2.0.3.—Pasaporte en vigor sin restricciones.

2.0.4.—Estar colegiado en el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC) de España.

2.1.—Selección de Pilotos de Experiencia Demostrada con Habilitación Tipo y Experiencia reciente en aviones de transporte aéreo de pasajeros o de carga.

Deberán cumplir a la fecha de cierre de admisión a la convocatoria, además de los «Requisitos Generales» recogidos en el punto 2.0, los siguientes requisitos:

2.1.1.—Condiciones mínimas académicas:

2.1.1.1.—Estar en posesión del COU, BACHILLER o equivalente o alguna titulación superior a estas que hubiese requerido para su obtención estar en posesión previa del COU o Bachiller o de sus títulos equivalentes según la legislación en vigor. Los pilotos con ATPL(A) expedido con fecha posterior a 31 de diciembre de 2010, deberán poseer Título Universitario de Grado Medio, es decir Diplomatura (no asimilados) o Primer Ciclo completo de carrera de Primer y Segundo Ciclo, como mínimo.

2.1.1.2.—Poseer un perfecto dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Para aspirantes de nacionalidad no española con idioma oficial distinto al castellano estar en posesión del «DELE nivel superior» del Instituto Cervantes o título de otra Institución nivel ALTE C2 (nivel 5). Si estos últimos han realizado los estudios especificados en 2.1.1.1. en idioma castellano, no será necesaria tal certificación. En defecto de documento acreditativo o, en el supuesto en que habiéndolo presentado el candidato, el Comité Evaluador tenga dudas razonables acerca del dominio del idioma español de dicho candidato, se establecerá una prueba adicional de este idioma, debiendo acreditar el candidato conocimientos suficientes de idioma Castellano ante el Comité Evaluador en el que deberán estar presentes al menos dos miembros de la Representación de los Pilotos (uno de SEPLA y uno de ASPA).

2.1.1.3.—Estar en posesión del «First Certificate» o «TOEFL 550» (score mínimo) o ALTE B2 (level 3) de otra Institución para demostrar conocimiento hablado y escrito del idioma inglés, o los niveles equivalentes o superiores aprobados y/o exigidos por la Autoridad Aeronáutica correspondiente (OACI 4)

2.1.2.—Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.1.2.1.—Poseer la Licencia JAR CPL (A) (o su equivalente, según legislación en vigor) y certificado médico clase 1 en vigor.

2.1.2.2.—Tener el ATPL (A) teórico aprobado (o su equivalente, según legislación en vigor).

2.1.2.3.—Tener la Habilitación de Tipo en vigor de uno de los aviones de la flota de corto y medio radio que esté operando en Spanair.

2.1.2.4.—Tener una experiencia mínima total de 2.250 hrs. como piloto al mando o copiloto de avión, de las cuales 1500 horas deberán haberse realizado en el Tipo de avión de que se trate. Estas horas serán sin baremar.

2.1.2.5.—Tener una experiencia reciente en el Tipo, según está definida en la normativa vigente, para la revalidación de la Habilitación de Tipo.

2.2.—Selección de Pilotos de Experiencia Demostrada con Habilitación de Tipo en vigor no pertenecientes a los modelos y flota de avión a los que se hace referencia en el punto 2.1.2.3. ó sin Habilitación de Tipo en vigor o experiencia reciente en aviones de transporte aéreo de pasajeros o de carga.

Los Pilotos que a partir de ahora sean contratados como Pilotos de Experiencia Demostrada sin Habilitación de Tipo en vigor o con Habilitación de Tipo en vigor pero sin experiencia reciente en aviones de transporte aéreo de pasajeros o de carga deberán cumplir a la fecha de cierre de admisión a la convocatoria, además de los «Requisitos Generales» recogidos en el punto 2.0, los siguientes requisitos:

2.2.1.—Condiciones mínimas académicas:

2.2.1.1.—Estar en posesión del COU, BACHILLER o equivalente o alguna titulación superior a estas, que hubiese requerido para su obtención estar en posesión previa del COU o Bachiller o de sus títulos equivalentes según la legislación en vigor. Los pilotos con ATPL(A) expedido con fecha posterior a 31 de diciembre de 2010, deberán poseer Título Universitario de Grado Medio, es decir Diplomatura (no asimilados) o Primer Ciclo completo de carrera de Primer y Segundo Ciclo, como mínimo.

2.2.1.2.—Poseer un perfecto dominio del idioma castellano, hablado y escrito. Para aspirantes de nacionalidad no española con idioma oficial distinto al castellano estar en posesión del «DELE nivel superior» del Instituto Cervantes o título de otra Institución nivel ALTE C2 (nivel 5). Si estos últimos han realizado los estudios especificados en 2.2.1.1. en idioma castellano, no será necesaria tal certificación. En defecto de documento acreditativo o, en el supuesto en que habiéndolo presentado el candidato, el Comité Evaluador tenga dudas razonables acerca del dominio del idioma español de dicho candidato, se establecerá una prueba adicional de este idioma, debiendo acreditar el candidato conocimientos suficientes de idioma Castellano ante el Comité Evaluador en el que deberán estar presentes dos miembros de la Representación de los Pilotos (uno de SEPLA y uno de ASPA).

2.2.1.3.—Estar en posesión del «First Certificate» o «TOEFL 550» (score mínimo) o ALTE B2 (level 3) de otra Institución para demostrar conocimiento hablado y escrito del idioma inglés, o los niveles equivalentes o superiores aprobados y/o exigidos por la Autoridad Aeronáutica correspondiente (OACI 4).

2.2.2.—Condiciones mínimas aeronáuticas:

2.2.2.1.—Poseer la Licencia JAR CPL (A) (o su equivalente, según legislación en vigor) y certificado médico clase 1 en vigor.

2.2.2.2.—Tener el ATPL (A) teórico aprobado (o su equivalente, según legislación en vigor).

2.2.2.3.—Experiencia mínima total de 2.250 hrs. como piloto al mando o copiloto, de las cuales 1.500 horas deberán haberse realizado en avión de transporte público de pasajeros y/o carga de 14.000 kgs de MTOM o superior. Estas horas serán sin baremar.

2.3.—Contratación: Los Pilotos de Experiencia Demostrada que sean contratados a partir del día de la fecha serán contratados como segundos pilotos, según los apartados 2.1 y 2.2 del presente acuerdo, con contrato fijo y con antelación a la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo o a desempeñar cualquier función a bordo como Piloto en una aeronave de Spanair o por cuenta de ésta, lo que ocurra antes.

2.3.1.—Los Pilotos de experiencia demostrada que no acrediten una experiencia mínima total de 1.500 horas de avión de transporte público de pasajeros y/o carga de 14.000 kgs de MTOM o superior, serán contratados en las condiciones del punto 1.4.3 anterior.

2.3.2.—Ingresarán en Spanair en la flota de menor peso máximo al despegue, incorporándose al nivel salarial correspondiente en función de su experiencia acreditada, de acuerdo a lo regulado en el IV Convenio Colectivo.

Ámbito de aplicación

Estas «Normas de Ingreso y Selección» acordadas entre la Dirección de la Compañía Spanair y la Representación de Pilotos, preservando lo dispuesto en el Art. 32 «Admisión» del CC, serán de obligado cumplimiento por ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos), así como de obligada exigencia por parte de la Compañía a todos los candidatos que opten a cualquier selección de pilotos en lo que a requisitos previos se refiere, en cualquier proceso que pueda abrir la Compañía para la selección de pilotos.

Las pruebas a realizar por los Pilotos para ingresar en la plantilla de Spanair se ajustarán a lo dispuesto a este respecto en el Art. 33 «Condiciones y pruebas de ingreso» del IV CC en vigor y serán fijadas por la Dirección conjuntamente con la Dirección de Operaciones, que establecerá en cada momento las pruebas psicológicas, médicas, teóricas, prácticas y de vuelo a superar, junto a las demás normas vigentes a cumplir en su desarrollo.

A este respecto, la Compañía se obliga a la realización de las pruebas de selección a todos aquellos pilotos que aspiren a ingresar en la plantilla de pilotos de Spanair, y que aparecen recogidas en el Manual de Operaciones de la Compañía, como requisito previo y necesario a la contratación.

La Representación de los Pilotos tendrá acceso a la documentación previa exigida por la Compañía a cada uno de los candidatos así como a las mencionadas pruebas realizadas por los mismos.

Ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) acuerdan que en el desarrollo del proceso de selección de nuevos pilotos, deberán estar presentes al menos tres representantes sindicales de los pilotos (dos de SEPLA y uno de ASPA). Dichos representantes sindicales tendrán derecho a voz pero no a voto.

Modificación de los requisitos mínimos exigibles

Los requisitos de experiencia así como las condiciones mínimas académicas que deberán reunir todos los candidatos a Piloto de la Compañía, podrán ser revisadas de común acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) bajo el principio de exigir y mantener, en todo momento, unos altos niveles en la previa formación académica, intelectual y profesional de los mismos.

Artículo 38. Progresión.

Se entenderá por progresión el paso de un Piloto de un tipo de avión a otro de superior peso máximo al despegue, esto es, de mayor categoría.

La progresión se efectuará cuando las necesidades operativas lo dicten, dando prioridad al orden de E.P.S., y siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en el Manual de Operaciones.

Si la progresión llevara aparejado cambio de la base principal del piloto promovido, se estará a lo dispuesto en las normas de movilidad geográfica descritas en el Anexo I del presente Convenio.

Si una vez ofertada la progresión voluntaria a todos los Pilotos no se obtuviese el número de candidatos necesarios, las vacantes se cubrirán bien con la contratación de Pilotos de alta experiencia de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 33 y de no ser ello posible, con la progresión de carácter forzoso, aplicando el criterio del E.P.S. pero en sentido inverso.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a la representación de los Pilotos con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

Cuando por necesidades del servicio y a petición de Spanair, se posponga la progresión de un Comandante, se informará a la Representación de Pilotos y será la Comisión Técnica quien quede facultada para decidir el orden de progresión.

Si un Piloto no supera las pruebas correspondientes para su progresión volverá a ocupar la función que estaba desempeñando con anterioridad; en este supuesto, quedará en suspenso su progresión durante un período de doce meses transcurridos los cuales, si hubiera vacante, podrá volver a optar de nuevo a la progresión.

Artículo 39. *Renuncia a la progresión.*

Los Pilotos podrán renunciar tácita o expresamente y por escrito a su progresión, perdiendo este derecho hasta la próxima convocatoria de progresión.

Se exceptúan de la renuncia tácita aquellos supuestos en que, por hallarse el Piloto en situación de vacaciones, permiso sin sueldo o baja por enfermedad, maternidad o accidente, no haya podido tener conocimiento de la existencia de la vacante en el período establecido para optar a la misma.

Una vez asignados los cursos de calificación de tipo en las diferentes aeronaves de las flotas de la Compañía, y tras su obligatoria publicación en los medios de comunicación corporativa, la renuncia a dicho curso a partir de los tres días laborables de la publicación de su asignación, llevará consigo la imposibilidad de solicitarlo de nuevo durante un periodo mínimo de 12 meses. La misma penalización tendrán aquellos pilotos que no superen el curso de calificación. Queda excluido de la limitación anterior la renuncia por causa de fuerza mayor a los cursos asignados, es decir, debida a causas inevitables e imprevistas que eximen del cumplimiento de una obligación.

Artículo 40. *Asignación a flotas de segundos Pilotos.*

Se establece un tiempo mínimo de permanencia en flota y base de dos años, por una sola vez a su entrada como segundo piloto en la Compañía en lo referente a la base, a contar desde la fecha de inicio de los cursos preceptivos para acceder a la flota a la que ha sido asignado (flota de menor peso máximo al despegue), para todos aquellos pilotos que hayan sido contratados con posterioridad al 31 de diciembre de 2006.

CAPÍTULO V

Tripulantes fijos en plantilla

Artículo 51. *Pilotos en excedencia voluntaria.*

El trabajador con al menos una 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. La aplicación del presente artículo no permite la concesión de excedencias voluntarias de más de cinco años de duración. De igual modo, en las excedencias concedidas al amparo del presente artículo, no será posible el disfrute continuado de la situación de excedencia por más de cinco años.

La solicitud de excedencia voluntaria deberá cursarse a la Empresa con una antelación mínima de tres meses a su fecha de inicio, salvo acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos).

Durante el tiempo que el Piloto permanezca en excedencia voluntaria, quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones, y consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto.

Si la duración de la excedencia voluntaria es igual o inferior a seis meses, o durante los seis primeros meses cualquiera que sea la duración de la excedencia voluntaria, no se perderá antigüedad en el EPS (Escalafón de Pilotos de Spanair); transcurridos los seis

primeros meses excedencia, el Piloto perderá antigüedad en el EPS a razón de un día por cada uno de excedencia, contados desde el inicio de esta situación.

El Piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de Spanair en función de lo que legisle la Autoridad Aeronáutica inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, perdiendo el derecho a la reincorporación en caso de incumplimiento voluntario de esta obligación.

Cuando se produzca la reincorporación el piloto tendrá derecho a las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que comenzó la excedencia.

El curso de recalificación necesario para la reincorporación en flota del excedente, será por cuenta de Spanair, siendo de aplicación en este supuesto lo establecido sobre pacto de permanencia en el artículo 14 del presente Convenio.

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su especialidad. La reincorporación del piloto se efectuará prioritariamente en la flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia y, si esta flota no existiera, pasará a la análoga en ese momento. Los puntos de destacamento y vacaciones que se asignarán a reincorporación serán los que tuviera en la fecha del inicio de la excedencia más el incremento medio anual de la flota a la que sea asignado.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca, correspondiente a su especialidad. A partir de la entrada en vigor de este Convenio, el piloto que haya disfrutado de una excedencia voluntaria no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos tres años desde su reincorporación.

El piloto podrá obtener la reincorporación a la Compañía antes de finalizar el período completo, si lo solicita por escrito, siempre que existiera vacante en su especialidad.

El excedente voluntario que no solicitara el reingreso por escrito 30 días antes de la terminación del plazo de excedencia, causará baja definitiva en Spanair.

El piloto en excedencia voluntaria no podrá prestar servicios en otra Empresa dedicada a transporte aéreo, salvo autorización expresa de Spanair, produciendo el incumplimiento de ello el cese definitivo del excedente.

Artículo 53 bis. *Pilotos en situación de jubilación parcial.*

Las normas reguladoras de la situación de los pilotos acogidos a la jubilación parcial quedan recogidas en el Anexo XIV del presente CC.

CAPÍTULO VI

Régimen de trabajo y descanso

Sección 6.01 *Definiciones*

Artículo 59. *Actividad.*

a) Actividad laboral: Se entiende por actividad laboral el tiempo durante el cual un tripulante está realizando tareas de algún tipo, encomendadas por Spanair.

El período de actividad comienza cuando un tripulante, requerido para realizar dichas tareas, se presenta en el lugar designado al efecto para comenzarlas y termina cuando queda relevado de todas ellas.

b) Actividad aérea: Actividad aérea es el tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos. La actividad aérea se contará desde la presentación del tripulante en el aeropuerto, después de haber terminado un período de descanso, hasta finalizar el tiempo de vuelo.

La actividad aérea comenzará no menos de cuarenta y cinco minutos de la hora programada de despegue y terminará al inmovilizar el avión en el aparcamiento.

En aquellos casos justificados en los que los trámites aduaneros y/o de inmigración no imputables a la tripulación originen una permanencia en el edificio terminal del aeropuerto

superior a treinta minutos, el período de descanso que se inicie comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

c) Actividad aérea diurna: Es la comprendida entre las siete horas un minuto y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicie el servicio.

d) Actividad aérea nocturna: Es la comprendida entre las veintiuna horas un minuto y las siete horas locales del lugar donde se inicie el servicio.

e) Actividad aérea continuada: Cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable (descanso reducido, artículo 89), ambos períodos serán considerados como un solo período continuado de actividad aérea.

Todas las horas transcurridas sin que medie el descanso mínimo intermedio antes referido, desde el inicio de la primera actividad programada hasta el final de la actividad continuada, serán computadas a efectos de determinar la actividad efectuada mensualmente.

f) Actividad en tierra: Abarca el resto de actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Piloto, por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el apartado a), que tiene la consideración de actividad laboral.

A título indicativo sean, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, reconocimientos médicos y actividades similares.

La partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) finalmente convienen en que en el día de Reconocimiento Médico únicamente podrá programarse un movimiento o servicio de vuelo, posterior al RM, de regreso a Base, para aquellos pilotos que pasen el RM fuera de su base.

El número máximo de horas lectivas para instrucción en tierra será de seis horas diarias, ampliables a siete horas cuando incluyan simulador, sin perjuicio de que estas últimas se consideren como actividad aérea a todos los efectos. Estos límites serán ampliables, si fuera necesario, previo acuerdo con la representación de los Pilotos.

Artículo 59 bis. *E-Learning*.

La Representación de los Pilotos acepta el nuevo modelo propuesto por la Subdirección de Instrucción de la Compañía para impartir la instrucción no presencial, en adelante «e-learning», con los siguientes condicionantes:

La duración máxima de la actividad de instrucción por día programado será de 6 horas lectivas. Art.59 del C.C.

Los horarios de e-learning no comenzarán antes de las 09.30 LT, ni finalizarán más tarde de las 17.30LT.

Se programará respetando el descanso preceptivo anterior al curso y el descanso posterior al mismo será de once horas.

Los cursos se podrán realizar desde el día en que se recibe la programación mensual hasta el último día del mes en que está programado.

En el día asignado en la programación mensual para la realización del curso, no se programará ninguna otra actividad de cualquier tipo, excepción hecha de aquellos pilotos que lo realicen en locales de la Compañía y fuera de su base, a los que únicamente se les podrán programar los movimientos necesarios para la realización de dicho curso.

Si el día inicialmente programado para la realización del curso fuera objeto de cambio, deberá ajustarse el mismo a la normativa de cambios recogida en el Convenio Colectivo y ser reprogramado dentro del mismo mes natural.

Se podrá realizar, tanto en locales habilitados por la Compañía, como en el domicilio del piloto. A este respecto, todos los pilotos deberán comunicar a la Subdirección de Instrucción la opción elegida de entre las dos anteriores.

En el caso de realizarse en locales habilitados por la Compañía, éstos deberán contar con unas condiciones de confort adecuadas para el estudio, y contarán con los medios técnicos necesarios para desarrollar la tarea.

En caso de que el piloto, opte por realizar el curso en los locales habilitados por la compañía, se abonará la dieta de manutención del mismo modo que se viene realizando en la actualidad. Esta no se abonará en caso de ser realizado en el domicilio del piloto.

Así mismo la Compañía se compromete a poner en funcionamiento un sistema de tutorías telefónicas, inicialmente durante dos días al mes (ampliándose si la demanda lo requiere), para la resolución tanto de dudas, sobre el contenido de la sesión como de cualquier problema técnico que surgiese en el desarrollo de la sesión, el cual será comunicado a todos los pilotos.

Las horas de abono correspondientes a un día de e-learning serán en cualquier caso seis horas de actividad laboral.

La duración de los cursos que será publicada por la compañía se ajustará al tiempo calculado en el programa original proporcionado por el suministrador del mismo, entendiéndose que por cada hora de instrucción existirá un tiempo de descanso de diez minutos que será computable en el tiempo máximo de instrucción diaria de seis horas.

La Compañía hará efectivo el pago en concepto de Dotación de Equipo de una cantidad en euros equivalente al coste de un ordenador portátil con los programas y accesorios de uso corriente en el mercado. Esta cantidad, será revisada anualmente con el IPC, y se devengará a cada piloto cada tres años. Esta cantidad se considerará como Dotación de Equipo, como retribución exenta de IRPF, sin que esté sujeta a retenciones y se añadirá a la cantidad anual de uniformidad.

La opción descrita en el párrafo precedente podrá ser sustituida, a elección de la Compañía, por la contratación de un paquete (PC portátil, línea ADSL y mantenimiento) a disposición de cada piloto de Spanair.

La compañía confeccionará una tarjeta de registro de cursos y caducidades que será entregada a cada piloto en el plazo máximo de tres meses a partir de la fecha de firma del presente CC, y que será debidamente actualizada cuando proceda, tras la asistencia del piloto al curso.

Los cursos e-learning que se impartan se ajustarán estrictamente a la normativa y documentación que utiliza Spanair en sus manuales.

La posibilidad de realización del curso en locales de la Compañía cesará a partir del momento en que la Compañía facilite a cada piloto los medios informáticos necesarios para su realización.

Asimismo se acuerda la implantación de la tarjeta «Flight Crew recurrent training & checking card», según el modelo adjunto al presente documento, y sobre la base de las siguientes premisas:

1. El contenido y actualización de la citada tarjeta, tendrá efectos exclusivamente informativos para el Piloto, siendo su titular el único responsable de su conservación y actualización.
2. No podrá derivarse responsabilidad alguna para la Empresa por la incorrecta o deficiente cumplimentación o actualización de los datos contenidos en la misma.
3. Los únicos datos vinculantes para la Compañía en materia de cursos e instrucción de los Pilotos, serán los que obren en las bases de datos de la Compañía.

Las anteriores premisas 1, 2 y 3, se reflejarán en el reverso de la tarjeta que se emita según el formato adjunto.

Anverso de la tarjeta

TRTO		TARJETA DE ENTRENAMIENTO Y COMPROBACIÓN DE CURSOS DE REFRESCO DEL PILOTO		Consideraciones generales GTR: Sistemas de aeronave (Anual) WOP: Procedimientos Operacionales, deshielo/antihielo en tierra, e incapacidad del piloto (Anual) LVO: Operaciones de baja visibilidad (Anual) EP: Equipo de seguridad y emergencia (Anual) ESET 3a: Salidas, rampas, extinción de fuegos y humos, etc. (Cada tres años) CRM: Gestión de recursos de cabina. (En cada entrenamiento de refresco. Todos los aspectos principales en menos de 3 años) DGR: Mercancías Peligrosas (no más de 2 años entre entrenamientos) Seguridad (Security): no existe un período establecido (según el OM-D de Spanair, no más de tres años) LC : Comprobación en línea (Line Check) (Anual) OPC : Comprobación de capacitación por el Operador (6 meses) RPC : Comprobación de capacitación por el Operador para la calificación de un piloto en ambos asientos El periodo de validez anual de las comprobaciones y cursos arriba indicados será de 12 meses de calendario (excepto cuando se indique otra cosa, o en el caso de la OPC que será de 6 meses) . además de lo que reste del mes de emisión o renovación. Si se renueva dentro de los tres últimos meses de calendario de la validez, el nuevo periodo de validez se extenderá desde la fecha de renovación hasta 12 meses de calendario (6 meses en el caso de la OPC) a contar desde la fecha de caducidad del periodo anterior.		Examinador nº	Válido hasta	Fecha del examen	OPC/RPC		
APELLIDOS Y NOMBRE											
FLOTA		POSICION									
NUMERO ID		HABILITACION DE TIPO									
TIPO DE LICENCIA		FIRMA DEL PILOTO									
NUMERO DE LICENCIA											
- Es obligatorio portar esta tarjeta durante el vuelo y/o los entrenamientos pertinentes. - El instructor correspondiente actualizará la validez del curso impartido una vez finalizado el mismo de forma satisfactoria.											
- El piloto deberá avisar al Departamento de Instrucción cuando alcance la fecha de caducidad y no se le haya programado un entrenamiento.											

Reverso de la tarjeta

CURSO	FECHA DE REFERENCIA	INSTRUCTOR	FECHA	VALIDEZ	INSTRUCTOR	FECHA	VALIDEZ	INSTRUCTOR	FECHA	VALIDEZ
GTR										
WOP										
LVO										
EP										
ESET 3a										
CRM										
DGR										
Seguridad										
LC										
PFC										
NOTAS:										
1. El contenido y actualización de esta tarjeta tendrá efectos exclusivamente informativos para el piloto, siendo su titular el único responsable de su conservación y actualización.										
2. No podrá derivarse responsabilidad alguna para la Empresa por la incorrecta o deficiente cumplimentación o actualización de los datos contenidos en la misma.										
3. Los únicos datos vinculantes para la Compañía en materia de cursos e instrucción de los pilotos serán los que obren en las bases de datos de la Compañía.										

Artículo 60. Servicios de vuelo de especial consideración.

La definición de este artículo se realiza a los solos efectos de mejorar la distribución de estos vuelos entre los Pilotos de Spanair sin que el hecho de tener una especial consideración conlleve ningún tipo de compensación económica específica por este concepto.

Serán considerados servicios de vuelo de especial consideración aquellos que son programados y/o realizados cumpliendo cualquiera de las siguientes condiciones:

- a) Comprenden una actividad aérea mayor a diez horas treinta minutos.
- b) La presentación está comprendida entre las veintitrés horas LT y las siete horas LT.
- c) Comprenden más de cuatro etapas y actividad superior a ocho horas treinta minutos.
- d) Comprenden una etapa igual o mayor a cinco horas si el período de actividad incluye más de dos etapas.
- e) Comprende una actividad aérea nocturna igual o mayor a cuatro horas con tres o más etapas.
- f) Los que comprendan cuatro horas o más de actividad aérea nocturna dentro de una actividad aérea igual o mayor a siete horas.
- g) Aquellos que, teniendo su firma en un día determinado tienen su llegada programada con posterioridad a las dos horas LT del día siguiente.

Artículo 61. Transporte en situación.

Es el desplazamiento de un tripulante desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por Spanair y por cuenta de ésta, excluyendo los traslados ciudad-aeropuerto y viceversa.

Cuando preceda a una actividad aérea se computará como parte de la misma (excepto los traslados ciudad-aeropuerto) y se contará desde la hora de presentación para la salida del transporte en situación y en cualquier caso no menos de cuarenta y cinco minutos.

Cuando el transporte en situación siga a una actividad aérea, sin que medie un período de descanso, la actividad laboral, así como la actividad aérea, esta última sólo a efectos de descanso, concluirá a la finalización del transporte en situación. Sólo en esta circunstancia el tiempo de simulador tendrá consideración de actividad aérea.

Asimismo, en el supuesto de que a un período de actividad siga un transporte en situación, si el tiempo total de dicha actividad aérea precedente más el tiempo de este desplazamiento supera las diecisiete horas, el tripulante podrá optar por el período de descanso antes de efectuar dicho desplazamiento.

Los transportes en situación serán programados de modo que no se prolonguen excesiva e injustificadamente los períodos de actividad aérea por esta causa.

Se podrán programar vuelos en situación en vuelos de carga y/o correo operados por Spanair en aviones de la Compañía; los pilotos serán considerados miembros de la tripulación a todos los efectos.

Artículo 65. Servicio de vuelo.

Etapas o serie de etapas programadas a un Piloto como miembro de la tripulación, para su realización en un período de actividad aérea sin la interrupción de un descanso.

Todo vuelo «asignado» a un piloto para su realización se entiende como previamente programado sin perjuicio de las condiciones que, para cada caso, se recogen a lo largo del texto del vigente IV Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

Artículo 73. Día franco de servicio.

Se considera día franco de servicio aquel en que, sin tener previamente programado servicio de vuelo u obligación alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un vuelo u otro tipo de tarea. Este debe serle asignado antes de las veinte horas L.T. del día anterior.

No existirá obligación de chequearse la víspera de un día franco.

No será necesaria la antelación de 48 horas en la asignación de servicios en un Día Franco.

El cumplimiento de un servicio solicitado en Día Franco después las 20:00 horas del día anterior es potestativo del piloto.

Si no le ha sido nombrado servicio de vuelo u otro tipo de actividad, dentro del plazo marcado, el Piloto quedará relevado de cualquier obligación.

El supuesto de día franco programado seguido de cinco días de servicio programados es posible a efectos de programación inicial mensual, pero si un piloto es reclamado para realizar algún vuelo en ese día franco, debe desprogramarse alguno de los días en que tenía vuelos asignados a fin de romper la serie de cinco días consecutivos de servicio.

No se podrá utilizar el día franco para romper la secuencia máxima de cinco días consecutivos de servicio.

La asignación de imaginaria en día franco es posible siempre que la finalización programada del servicio asignado al piloto en situación de imaginaria no altere la realización del servicio programado para el día siguiente al de la imaginaria.

El día Franco no es un día libre, y a los efectos de cómputo del límite de programación máxima de cinco días naturales de servicio consecutivo se deberá tener en cuenta.

Ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) convienen en que un vuelo realizado el día anterior a un día franco y que acabe más allá de las 00:01 LT del día franco, hace perder a este su consideración.

Artículo 75. *Incidencias.*

La situación de incidencias es aquella en la que, con carácter mensual, en la base del piloto y de acuerdo a un orden de asignación establecido en el presente documento, un piloto no tiene servicios de vuelo asignados en su programación, al objeto de estabilizar la programación de su flota, siéndole asignados los servicios de vuelo oportunos día a día mediante el chequeo.

Las incidencias se programarán por meses enteros, y en la programación solamente se marcarán los días libres correspondientes al mes en curso y sus servicios de instrucción y de inspección así como el reconocimiento médico, vacaciones, reducciones de jornada, imaginarias y cualquier otra actividad que no sea un servicio de vuelo. El resto de los días tendrán la clave IN (incidencias).

Todo piloto en situación de incidencias debe chequearse en los números de teléfono asignados al efecto dos veces al día; la primera entre las 10.00 y las 11.59 LT y la segunda entre las 20.00 y las 21.59 LT. Si durante estos períodos de tiempo, el piloto está en actividad, en el descanso previo a una actividad o en el posterior a una actividad nocturna que comprenda parte de ella entre las 02.00 y las 05.59, se chequeará después de calzos, en la siguiente media hora, sustituyendo este nuevo horario los anteriores.

En el chequeo de las 20.00 a las 21.59, se le podrá asignar un servicio cuya firma sea a partir de las 09.00 LT (11.00 horas de descanso) Los servicios cuya firma sea anterior a dicha hora, se le deberán asignar en el chequeo de las 10.00 a las 11.59 del día anterior.

Por otra parte, en el chequeo de las 10.00 a las 11.59 se le podrá asignar un servicio cuya firma sea a partir de las 23.00 de ese día.

Una vez que le ha sido asignado a un piloto un servicio, serie de servicios o un relevo, estos se convierten en servicios programados, por lo que cualquier tipo de cambio de los mismos deberá ceñirse a las normas sobre cambios de programación en vigor. Artículo 81.

Si en su tentativa de chequeo telefónico, el piloto no pudiese establecer contacto con el departamento de programación, dejará constancia en el contestador telefónico que deberá estar habilitado a tal efecto, y será en ese caso el Departamento el que tendrá la obligación de contactar con el piloto en la media hora posterior al período de chequeo (12.00 a 12.30 y 22.00 a 22.30). Esta contingencia dará lugar al retraso de media hora en la firma posterior si afecta al descanso.

Se programarán por turno rotatorio de menor a mayor antigüedad administrativa para copilotos, y de mayor a menor para comandantes.

Estarán exentos del turno de incidencias el Dop's, Subdop's, Jefes de flota, Jefe de instrucción y Jefes de instrucción de flotas, así como todos aquellos pilotos que tengan una disponibilidad mensual inferior a 10 días disponibles para vuelo.

Durante el día libre programado que preceda a un día de incidencias, no habrá obligación de chequeo, pero si la habrá en el día previo al libre dentro del mes de incidencias, y en el último día del mes previo al de incidencias, salvo que este sea día libre o serie de libres, en cuyo caso deberá chequearse en el día precedente no libre.

Si se asignase un servicio de Imaginaria, quedará sujeto a la normativa de dicha figura, respetando el descanso previo y el posterior si lo hubiese.

En la asignación de servicios o relevos, se le comunicarán todas las etapas que vaya a realizar incluyendo la fecha y horarios de regreso a base, así como los lugares de pernocta. Lo anterior eximirá al piloto de la obligación del chequeo durante la duración del relevo.

Con referencia al máximo número de días consecutivos de servicio, en la situación de incidencias, cada cinco días naturales, deberá estar programado un día libre.

No se le podrá asignar ningún servicio de instrucción o de inspección salvo en la programación mensual inicial.

El servicio de Incidencias, y los cambios que se provoquen en el mismo, entrarán dentro de la normativa de cambios (Artículo 81).

Toda notificación que se realice fuera de los horarios pactados, darán lugar a la iniciación de un nuevo período de descanso de once horas.

Se publicará dentro de la última semana de cada mes la relación completa por bases de aquellos pilotos a los que se les programe servicio de incidencias para el mes siguiente, indicándose en dicha relación tan sólo su nombre de chequeo y número de ID sin que conste dato personal alguno. La mencionada relación será expuesta en el tablón de anuncios de cada base para general conocimiento del propio colectivo.

Sección 6.02 Limitaciones

Artículo 78. Límites de actividad aérea y de tiempo de vuelo.

1. La programación de los servicios de vuelo se efectuará dentro de los límites establecidos para la actividad aérea y tiempo de vuelo en la normativa dictada por la autoridad aeronáutica.

2. La Dirección de la Compañía y los representantes de los Pilotos admiten que pueda haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de las programaciones. Ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos limitaciones especiales, una vez examinadas todas las circunstancias y recibida la autorización pertinente.

Artículo 79. Limitaciones a la programación de servicios de vuelo de especial consideración.

No se asignarán más de dos servicios de vuelo consecutivos que hayan sido programados como servicios de vuelo de «Especial consideración», de acuerdo a la definición contenida en el artículo 60 del presente Convenio.

Si se programase un tercero, se deberá disfrutar de un descanso de veinticuatro horas al finalizar el tercer servicio consecutivo de especial consideración.

A los efectos de esta limitación se entenderá que dos servicios de vuelo de especial consideración dejan de ser consecutivos si existen veinticuatro horas o más de descanso entre los mismos o bien un período de actividad que no sea de especial consideración.

Para situaciones de destacamento en bases distintas de las principales de Spanair, los períodos de actividad que involucren vuelos de husos horarios y las situaciones de relevo en el extranjero, ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se comprometen a acordar excepciones a esta limitación que permitan efectuar de

forma económicamente razonable aquellos vuelos y/o series que queden limitados por la definición, aceptando, si fuera necesario, el establecimiento de un arbitraje.

No se programarán más de siete servicios de vuelo que cumplan cualquiera de los apartados e), f) y g) de la definición de servicios de vuelo de especial consideración en un mismo mes natural.

Artículo 81. *Programaciones.*

La seguridad, la regularidad y la economía de la operación son los criterios básicos que rigen la programación de vuelo de los tripulantes técnicos de la compañía.

La Dirección de «Spanair» fijará como objetivo de la programación que la actividad aérea, horas de vuelo, días fuera de base, servicios nocturnos y días de servicio sean distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Pilotos que desempeñen las mismas funciones en una misma flota y base. Asimismo se procurará que las diferencias existentes en un mes determinado puedan ser corregidas en los meses sucesivos, de tal manera que al finalizar el año tales diferencias queden disminuidas en la medida de lo posible.

Spanair preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Pilotos al menos cinco días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publicará como mínimo para un mes natural, salvo que por acuerdo expreso entre la Representación de los Pilotos y la Compañía se pacte un periodo distinto.

Ambas condiciones se cumplirán salvo que existan causas excepcionales que las imposibiliten, de las que se informará a la Representación de los pilotos.

La programación de vuelos se elaborará fijando, como norma general, la firma y presentación del Piloto para realizar un servicio de vuelo en 60 minutos antes de la hora estimada de la salida de vuelo.

No se podrá retrasar la firma de un vuelo con la finalidad de que este pierda la consideración de VEC.

No se podrá retrasar la firma de un vuelo con la finalidad de que este pueda ser realizado con posterioridad a día libre.

Sí podrá retrasarse la firma de un vuelo, hasta un máximo de 15 minutos, para cumplir el descanso por retraso de un servicio anterior.

A efectos de programación, para el inicio del descanso, se contabilizarán sesenta minutos después de haberse inmovilizado el avión en el aparcamiento, en aquellos vuelos que así lo requieran, previo análisis de los mismos.

Cuando la Dirección de Operaciones considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar podrá anticipar la presentación para la firma.

En la planificación de servicios se tenderá a conceder a los Pilotos tanto tiempo libre como sea posible en la base principal, o en la base operativa en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Cuando un Piloto pernocte fuera de la base operativa el último día de la programación, se le informará sobre la fecha y forma de regreso a su base, antes de iniciar el relevo.

A partir del 1 de julio de 2009 un servicio adquiere el carácter de «servicio confirmado» a las 16:00 horas locales (LT) del día anterior al mismo o en el momento en que se inicie el descanso previo a dicho servicio, de iniciarse este descanso antes de las 16:00 horas LT.

Una vez que han sido «confirmados» los servicios del día siguiente éstos podrán ser modificados si concurren causas meteorológicas adversas que impidan la ejecución del vuelo, causas técnicas que motiven la inmovilización en tierra de la aeronave (AOG) o incapacidad temporal de otro piloto. En estos supuestos, las eventuales modificaciones requerirán el consentimiento del piloto afectado cuando teniendo prevista la pernocta en su base el cambio propuesto implique pernoctar fuera de su base.

No se podrán realizar cambios en la Programación sin consentimiento del Piloto, si éste no es avisado con una antelación de 48 horas y el cambio supone:

Firmar con un adelanto de más de 2 horas sobre lo programado inicialmente.

Finalizar el servicio 2 horas mas tarde de lo programado inicialmente.

Aumentar el número de días de relevo.

No regresar a Base, si eso era lo programado inicialmente.

El servicio de Simulador debe programarse de forma que el Piloto sepa con antelación en qué fecha y hora debe iniciar el viaje así como el hotel en que se va a hospedar durante su estancia.

En caso de que se efectúe un cambio de programación y el piloto quede en situación de «franco» siéndole posteriormente asignado un vuelo, este deberá ajustarse a la normativa de cambios.

Artículo 81 bis. *Comunicación operativa.*

Este artículo, de común acuerdo entre las partes, queda anulado en su totalidad.

Artículo 82. *Limitaciones a la programación.*

Como norma general, y salvo acuerdos especiales, no se programarán y/o realizarán dos períodos de actividad que tengan su inicio en el mismo día natural. Se exceptúan de este precepto los denominados «Charter flights – Special events», y otros acordados entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos), así como los vuelos transoceánicos o de husos horarios.

Se podrá programar y/o realizar un máximo de cinco días naturales de servicio consecutivos.

Se podrá programar y/o realizar un sexto día para el regreso a Base en situaciones de relevo de cinco días consecutivos en Canarias. En este caso el servicio a realizar el sexto día no podrá exceder de dos etapas y/o siete horas de actividad laboral. Las limitaciones contenidas en este párrafo no serán de aplicación a los vuelos transoceánicos o de husos horarios y a aquellos otros que sean expresamente pactados por ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos).

A los únicos efectos del cómputo de número máximo de días de servicio de vuelo, sin perjuicio de lo establecido en los Art. 73 y 132 del C.C., se considerarán como tales los siguientes: Vuelos en movimiento, imaginarias, simulador, cursos PGT y análogos, días francos y reconocimientos médicos.

Artículo 83. *Reasignación por cancelación de servicios de vuelo.*

Una vez producida la cancelación de un servicio de vuelo será posible reasignar al Piloto un nuevo servicio, siempre que se observen las siguientes consideraciones:

Que la duración del nuevo servicio no supere la actividad aérea máxima que aquel pudiera realizar en función de la hora de presentación para firma.

Que el nuevo servicio respete en la mayor medida posible la programación que el Piloto tuviera asignada para los restantes días del mes en curso.

Cuando teniendo prevista la pernocta en su base, el nuevo servicio asignado implique pernoctar fuera de la misma, se requerirá, para realizar el vuelo, el consentimiento del Piloto.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 70, apartado c), se entiende por «vuelo cancelado» aquel que no es realizado por ningún AOC.

Artículo 84. *Facultades del Comandante.*

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, podrá exceder las normas establecidas, 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 los supuestos de actuaciones de búsqueda y salvamento, y los de auxilio con fines humanitarios, o cuando se prevea riesgo evidente para la aeronave, su tripulación o para el pasaje.

Asimismo, el Comandante estará autorizado, en uso de sus atribuciones, a exceder los citados límites de actividad cuando, por circunstancias meteorológicas o debidas a asignación de «slots» aeroportuarios, embarque de pasajeros, control de tráfico aéreo,

causas técnicas, etc., un vuelo programado correctamente y dentro del límite de actividad autorizado, pueda llegar a sobrepasar por escaso margen los mencionados límites, todo ello para evitar los perjuicios que pudiera ocasionar su no realización, cancelación o demora excesiva. Y ello, en todo caso, observando el siguiente párrafo.

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 comprometida.

Spanair se subrogará a la responsabilidad civil del Comandante que se derive de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la Ley, sin que pueda repercutir contra éste las cantidades satisfechas en concepto de indemnización. Ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiere lugar.

Sin embargo, quedarán excluidas de esta subrogación en la responsabilidad las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas tipificadas en las leyes penales comunes, que se regirán por las disposiciones establecidas por la Ley.

Asimismo, quedarán excluidas de esta subrogación las conductas tipificadas como delitos o faltas, en las leyes penales especiales, cuando en la comisión del hecho punible haya intervenido directa y dolosamente el Comandante como autor, cómplice o encubridor.

No obstante lo antedicho, se estará a lo dispuesto en el Estatuto del Comandante que figura en el Manual de Operaciones (OM), en el bien entendido de que cualquier cambio en dicho OM al respecto, es facultad de la compañía con los requisitos legales pertinentes para cambios en el OM, es decir propuesta de la compañía y autorización de la DGAC. En ese sentido, este apartado del Convenio seguirá la modificación efectuada en el OM.

Sección 6.03 Descansos

Artículo 91. Descanso parcial en vuelo.

Tiempo durante el cual un Piloto queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo de sitio adecuado para él mismo. De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de literas especialmente diseñadas para descanso, o butacas de pasaje (sin que puedan estar ocupadas las contiguas, excepto por tripulantes) a no ser que, debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos), otra cosa sea expresamente aprobada por la autoridad aeronáutica.

Artículo 92. Días libres.

1. Definición: Día natural del que puede disponer libremente el Piloto sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno. Es un día natural, tiene veinticuatro horas de duración, comienza a las 00:01 y acaba a las 24:00 horas.

Los días libres se disfrutarán en la base principal del Piloto, salvo en las situaciones de destacamento, residencia y/o destino.

2. Protección del día libre: Para asegurar el efectivo descanso del Piloto, la programación de los días libres deberá observar las siguientes condiciones:

a) La actividad programada para el día anterior deberá tener prevista su finalización antes de las 00:01 del día anterior al libre. Siempre que la actividad programada tuviese prevista su finalización antes de las 22:01 LT se admitirá que, por circunstancias operativas, la finalización real pueda producirse hasta las 00:30 del día considerado como libre, sin perder por ello la consideración de día libre.

b) Después de disfrutar del día libre, la presentación a la firma para un servicio no será programada para antes de las 09:00 LT, salvo que el servicio sea un PGT, en cuyo caso será programable a partir de las 06:00 horas LT.

3. Clases de días libres:

a) Día libre inamovible: Es el día libre cuya fecha de disfrute es fijada a instancias de la Compañía, y que no puede ser objeto de traslado a otro día (salvo consentimiento del Piloto), debiendo ser disfrutado en la fecha para la que ha sido programado. Se identifica en la programación por la clave «LL» y se establece por ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) que todos los días libres serán inamovibles.

b) Día libre solicitado: Es el día libre que, habiendo sido solicitado por el piloto en cuanto a su fecha de disfrute, es confirmado por la Compañía a través de la programación para su disfrute en la fecha solicitada.

Recibe el mismo tratamiento que el día libre inamovible. Se identifica la programación por la clave «LP». El plazo límite para solicitar días libres para un mes cualquiera finaliza a las 24 horas del día 8 del mes anterior.

c) Día libre de recuperación: Es el día libre inamovible que se programa en compensación de otro día libre (programado y no disfrutado en su momento) de entre aquellos que admiten su recuperación, de acuerdo a lo establecido en el apartado «pérdida de días libres». Se identifica en la programación por la clave «DR». Tendrá el carácter de día libre inamovible en exceso de los que correspondan en el mes en que esté previsto su disfrute.

4. Número y distribución de días libres:

a) Los Pilotos disfrutarán de ciento catorce días libres al año adicionales al período de vacaciones anuales que corresponda en cada caso.

De ellos, cuatro serán de libre programación por parte de la empresa.

b) Distribución trimestral:

Se establecen cuatro trimestres: Febrero-abril, mayo-julio, agosto-octubre y noviembre-enero.

En cada uno de los trimestres, al Piloto se le programarán 31 días libres.

En dos de los meses se programarán un mínimo de 10 días libres.

En el mes restante se programarán un mínimo de 8 días libres.

Los tres días libres restantes podrán ser programados libremente por Spanair en el trimestre.

c) Distribución mensual:

De los días LL mensuales, cuatro de ellos estarán programados, al menos, en grupos de dos. En los meses en que se disfrute un período de vacaciones, el número de días LL se reducirá proporcionalmente a la duración del período de vacaciones.

En cada quincena se programará como mínimo un grupo de dos LL/LP.

d) En el mes en que se participe en cursos iniciales, cursos de promoción y/o cursos de progresión, y a los solos efectos de alcanzar los días libres mínimos estipulados en el apartado 4.b), los períodos invertidos en este tipo de actividades minorarán proporcionalmente los días libres a disfrutar en el mes correspondiente.

e) Quedarán excluidos de la limitación establecida en los apartados 4.b) y 4.c) aquellos Pilotos que, por ocupar algún cargo de responsabilidad en la Compañía, hayan acordado con ésta una distribución diferente de sus días libres.

f) En cada quincena se programarán como mínimo cuatro días libres inamovibles (LL) o pedidos (LP) o combinación de ambos. Se exceptúa de lo anterior a aquellos pilotos que se encuentren en fase de instrucción, pendientes de efectuar los vuelos de entrenamiento en base y de calificación.

g) Todos los días libres del mes tendrán el carácter de inamovible (LL o LP), y al menos cuatro de ellos estarán programados en grupos de dos. Los días DR serán, en todo caso, en exceso de los días LL/LP que le correspondan en ese mes al piloto.

h) Los días libres aparecerán publicados en la programación que mensualmente se entrega a los Pilotos.

5. Supuestos de pérdida de días libres programados:

a) Cuando por retrasos operativos debidos a ATC, Meteorología y/o AOG se pierda el día libre siguiente al servicio (código LL/LP) el piloto será compensado de la siguiente forma:

Si el Piloto no se pone en contacto con el Departamento de Programación dentro de las 48 horas siguientes al día libre perdido, será la compañía la que añada un día de vacaciones (código VR) a su inmediato siguiente periodo de vacaciones a disfrutar.

El Piloto tendrá opción de ponerse en contacto con el departamento de Programación dentro de las 48 horas siguientes al día libre perdido, para fijar la fecha de disfrute del día libre de recuperación.

El día o días libres de recuperación serán programados en exceso de los que normalmente pudieran corresponderle en su programación mensual.

La fecha elegida por el Piloto para recuperar dicho día libre perdido estará comprendida dentro de los 12 meses siguientes a la pérdida de éste quedando excluidas las siguientes fechas:

23, 24 25 y 26 de diciembre.

30, 31 de diciembre, 1 y de enero.

4, 5, 6 y 7 de enero.

Semana Santa.

En el día libre perdido, el Piloto no está obligado a realizar ningún otro servicio, salvo que preste su consentimiento.

6. Realización de servicio en día libre:

1. Podrá requerirse, previa aceptación del piloto, que este efectúe en su día libre un servicio sin que por ello exista prestación compensatoria, siempre que en el mes en que esto ocurra aquél tenga garantizado el disfrute efectivo del número mínimo de días libres fijado por la autoridad aeronáutica.

2. Se acuerda que el requerimiento a un piloto en día libre para realizar un vuelo en ese mismo día deberá realizarse por la compañía acuerdo con las siguientes reglas:

a) La compañía, a través de Crew Control se abstendrá de llamar un piloto en su día libre para realizar un vuelo ese mismo día. En caso fuerza mayor si la Compañía Spanair, tras haber agotado todos los pilotos en situación de imaginaria, incidencias y franco necesitase el concurso un Piloto para efectuar un servicio de vuelo, deberá ponerse en contacto personalmente con el tripulante a través exclusivamente del Jefe de Día. A su vez, el Jefe de Día hará constar este hecho en el libro de relevo. Adicionalmente, la Compañía Spanair remitirá a fin de cada mes natural a la Representación de Pilotos, un listado con la relación de requerimientos efectuados, la fecha del requerimiento, el número de vuelo y el motivo del requerimiento.

b) No existirá otro motivo que justifique la llamada o requerimiento a un piloto durante su día libre que el contemplado en el apartado anterior.

7. Días libres no programados: Si al finalizar el período a que se refiere el apartado 4.b) del presente artículo no se hubieran programado el número mínimo de días libres que se establecen, los días libres omitidos se tendrán por no programados y serán compensados con dos días de vacaciones por cada día libre no programado, a disfrutar en el siguiente período de vacaciones programadas.

Ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) entienden que en este caso los días de compensación tienen la consideración de «días de vacaciones» a todos los efectos.

8. Días libres en situaciones de movilidad geográfica: Los Pilotos que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, o a una nueva base acordada contractualmente tal como se definen estos supuestos de movilidad geográfica en el Anexo I, podrán disponer de hasta cuatro, seis y diez de sus días libres, respectivamente, antes del inicio de estas situaciones y con disfrute ininterrumpido; asimismo, podrán disponer de

dos, tres y cinco días consecutivos, respectivamente, de los días libres correspondientes, al reincorporarse a su base. El día de viaje a la nueva base operativa no tiene la consideración de día libre. Si la situación de movilidad geográfica se prolonga por encima de los tres meses consecutivos, el Piloto dispondrá de cuatro días, por cada tres meses, en su base de origen, sin contar en ellos los días de viaje.

9. Solicitudes de fechas para el disfrute de días libres: La programación de días libres se acomodará a las solicitudes de Pilotos realizadas en los plazos y forma establecidas por la Dirección de Operaciones, siempre y cuando la programación de vuelos lo permita. Todo día que un Piloto deba pasar reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre de servicio. El día de reconocimiento médico no se contabilizará como día libre. En las estadísticas mensuales figurará el número de días libres disfrutados.

En el mes en que un Piloto disfrute un período de vacaciones, se dará prioridad a sus peticiones de días libres frente a las de otros Pilotos que no tengan previstas vacaciones.

10. Días libres en períodos de instrucción: Durante la realización de cursos iniciales, de promoción y/o progresión se tendrán en cuenta las siguientes normas:

a) En el supuesto de cursos efectuados en la propia base del Piloto, se reservarán el sábado y el domingo como días libres.

b) En los cursos fuera de base, en los que el Piloto disfrute de dos días sin actividad a la semana, éstos serán considerados como días libres; adicionalmente, el Piloto dispondrá a su regreso a base de la mitad de los días que, en proporción a la duración del curso, le corresponderían de acuerdo a la normativa contenida en el presente Convenio.

c) En los cursos fuera de base en los que el Piloto no disfrute de dos días sin actividad a la semana, el disfrute de los días libres correspondientes se efectuará a su regreso a base.

d) En las comisiones de servicio que no incluyan actividades de vuelo, en las que el Piloto disfrute de dos días sin actividad a la semana, éstos serán considerados como días libres; en todo caso, el Piloto dispondrá a su regreso a base de la mitad de los días libres que, en función de la duración del curso, le corresponderían de acuerdo a la normativa contenida en el presente Convenio.

11. Días festivos inhábiles: Los días festivos inhábiles para el trabajo, señalados oficialmente, se entenderán compensados en descanso con la fijación de los días libres establecidos en este artículo.

Artículo 93. Vacaciones.

El periodo de vacaciones tendrá una duración de treinta días naturales, que se disfrutarán entre el 1 de febrero y el 31 de enero siguiente, ampliables a 31 días naturales a partir del año en que se cumpla el sexto de permanencia en la empresa en el grupo profesional de pilotos. Esas vacaciones serán disfrutadas en 3 periodos semanales, empezando en lunes y terminando en domingo, y un cuarto periodo de nueve o diez días, dependiendo del tiempo de permanencia anteriormente citado. Dichos periodos podrán ser consecutivos.

El incremento de un día señalado en el párrafo anterior, fruto de anteriores acuerdos entre las partes (es decir, entre Empresa y Representación de los Pilotos) como compensación a la eliminación de trienios en las tablas salariales de los pilotos, no podrá ser compensado y absorbido para el supuesto que normativa o contractualmente se reconociese el derecho a incrementar el periodo mínimo de 30 días fijado por la legislación común actualmente vigente.

Las vacaciones se disfrutarán en el periodo anual correspondiente, no pudiendo acumularse para otras anualidades, salvo que no se hubieran podido disfrutar en la anualidad correspondiente por motivos de instrucción, IT de larga duración o supuestos legales; en estos últimos casos las vacaciones que no se hubieran podido disfrutar dentro de la anualidad correspondiente, serán programadas como forzosas en la anualidad siguiente.

El procedimiento para el disfrute y rotación de los periodos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo II del presente Convenio.

Cuando en un determinado mes se disfrute un periodo de vacaciones, éstas computarán a efectos de los mínimos garantizados por la Prima Razón de Viaje y la Prima Horaria. Los límites mensuales a los que hacen referencia los artículos 101 y 102 serán reducidos proporcionalmente al número de días de vacaciones del mes.

El último día de cada periodo de vacaciones, a efectos de programación, tendrá la misma consideración que se otorga en el artículo anterior a los días libres, de forma que la presentación para el servicio en ningún caso podrá ser anterior a las 09.00 horas locales del siguiente; salvo para PGT que podrá ser a las 06:00 horas locales.

CAPÍTULO VII

Retribuciones

Sección 7.03 Otras retribuciones

Artículo 111. Pluses de transporte y aparcamiento.

Este concepto retribuye la utilización de vehículos particulares para acceder al puesto de trabajo. Los Pilotos recibirán mensualmente por este concepto la cantidad que se especifica en las tablas salariales.

La compañía proporcionará aparcamiento, siempre que sea posible, para sus Pilotos en todas sus bases. En aquellas en que no pueda proporcionarlo por sus propios medios, los Pilotos recibirán una cantidad adicional para compensar este hecho.

En cualquier caso, ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se comprometen a estudiar en cada base la solución particular que pueda resultar más conveniente.

CAPÍTULO VIII

Transportes, alojamientos y uniformidad

Artículo 127. Uniformidad.

La uniformidad es de uso obligatorio para todos los servicios de vuelo, salvo en aquellos supuestos en que el piloto sea dispensado de su uso.

La empresa asignará a los pilotos de nueva contratación una dotación completa de uniformidad y por una sola vez, en las cantidades que se reflejan en el Anexo IV.

La empresa otorgará un crédito anual por una determinada cantidad que será establecida anualmente según lo recogido a continuación y que será asignada a cada piloto para la renovación y mantenimiento de los elementos que componen el uniforme oficial de la compañía en sus versiones masculina y femenina.

La Dirección de Operaciones y la Representación de los Pilotos establecerán una Comisión que se ocupará de seleccionar y supervisar la calidad y cantidad de los elementos que componen el uniforme.

La cantidad anual establecida (se parte de una cantidad inicial de 100.000 puntos a la firma del presente IV CC) será utilizada por cada tripulante según su criterio, exclusivamente para el mantenimiento de su uniformidad y se acumulará por periodos bianuales.

Se facilitarán en determinadas prendas, distintas calidades, siempre dentro de la uniformidad estandarizada de la Compañía.

La Compañía facilitará a los pilotos una relación de precios actualizados de las diferentes prendas que componen la uniformidad.

Se acuerda el cambio de suministrador y el nuevo será aquel que, de común acuerdo se pacte entre la Compañía y la Representación de Pilotos.

Se mantiene el crédito actual de 100.000 puntos (601 EUR) anual que tendrán una caducidad de 24 meses.

A partir del 01 de enero de 2008, Spanair entregará libre de puntuación una dotación básica de la nueva uniformidad, consistente en: 1 americana, 2 pantalones y 4 camisas,

que se utilizarán solapadas con la actual uniformidad durante un año a partir de la firma del contrato con el nuevo suministrador.

Los 100.000 puntos mencionados de crédito se mantendrán inalterables en su equivalencia en dinero a lo largo del tiempo. Solamente sufrirán modificación en esta equivalencia dichos puntos cuando el suministrador varíe los precios de la uniformidad básica, en cuyo caso, se aumentarán la cantidad de puntos asignada a cada piloto en la misma cantidad que la subida de precio del suministrador.

Este aumento, se hará efectivo en el momento de la notificación por parte del suministrador de los nuevos precios, y repercutirá en el momento de la recogida de nuevas prendas.

En el supuesto de que la Compañía decida modificar la calidad de las prendas de uniformidad (en la actualidad marca Emidio Tucci, del Corte Inglés) y accesorios, así como de proveedor de las mismas, deberá hacerse de común acuerdo entre las partes firmantes (Spanair- Representación de Pilotos). En dicho caso, se volverá a negociar con la Representación de los Pilotos las condiciones relativas a la uniformidad con el nuevo suministrador sobre la base de lo aquí pactado.

Se incluyen como parte de las prendas a suministrar por la Compañía a los pilotos (no como dotación inicial, sino a cargo de los puntos de cada piloto) y se añadirán a la tabla recogida al final en el presente artículo, las siguientes:

- Abrigo ¾.
- Calcetines ejecutivo.
- Calcetines algodón.
- Cinturón elástico hebilla normal.
- Guantes.
- Bufanda.
- Chaleco reflectante.

Las únicas limitaciones en materia de entrega de uniformidad son las siguientes: cuando se trate de maletas y/o maletines se establece un límite de dos unidades al año en maletas (una grande y una pequeña-trolley) y un maletín al año.

Estas nuevas prendas incorporadas al listado recogido en el CC serán gravadas de la misma forma que el resto en la cuenta de puntos del piloto que las solicite.

El suministrador deberá enviar a la Representación de Pilotos una copia de toda aquella correspondencia con Spanair relacionada con la calidad de las prendas suministradas a los pilotos así como cualquier propuesta de variación de los precios estipulados de dichas prendas.

La Comisión nombrada por la Compañía para llevar a cabo las negociaciones acerca del suministro de la nueva uniformidad, deberá contar con un piloto miembro de la Representación de Pilotos que será el encargado de revisar la actualización de los Art. y Anexos del C.C. y de los acuerdos posteriores, así como el listado de las prendas y su puntuación.

Listado de prendas a fecha 1/09/2006:

Relación de prendas	Puntuación
Alas pequeñas	1836,00
Americana lana tripulante	17517,00
Camisa manga corta 50/ 50	2711,00
Cartera de vuelo Savebag	9151,00
Cardigan 50/50	3630,00
Chaleco reflectante crew cremallera	1775,00
Cinturón piel (sin hebilla)	1050,00
Corbata de seda	1697,00
Emblema de piloto civil	1050,00
Gabardina técnico masculino	13841,00

Relación de prendas	Puntuación
Gabardina técnico femenino	13841,00
Galones comandante	1300,00
Gorra comandante	9520,00
Galones F/O	1300,00
Gorra F/O	8960,00
Hebilla cinturón	1000,00
Maleta tripulante shuttle	12046,00
Pantalón tripulante masculino	7020,00
Pantalón tripulante femenino	7020,00
Pasador corbata	885,00
Tapón protector auditivo	258,00
Tarjeta Spanair	1500,00
Tarjetas visita	1181,00
Zapato mocasín suela cuero (*)	4830,00
Zapato cordón suela goma (*)	4295,00
Camisa manga larga 50/50	2990,00
Camisa manga larga 100/100 algodón	3160,00
Camisa manga corta 100/100 algodón	2848,00
Chaleco 50/50	3315,00
Cinturón trenzado elástico	1205,00
Corbata poliéster	982,00
Trolley Roncato	7625,00
Abrigo ¾ masculino	
Abrigo ¾ femenino	
Calcetines ejecutivo	
Calcetines algodón	
Cinturón elástico hebilla normal	
Guantes	
Bufanda	
Chaleco reflectante	

CAPÍTULO IX

Seguridad Social complementaria, seguros y pérdida de licencia

Artículo 129. *Pérdida de licencia.*

1. Pérdida temporal de licencia por causa de gestación:

1.1. En situación de IT: Con independencia de lo establecido en la Ley General de Seguridad Social sobre prestaciones en caso de IT por enfermedad común, la Piloto en estado de gestación que haya obtenido de las autoridades médicas competentes la baja médica oficial percibirá las prestaciones de la Seguridad Social incrementadas hasta el 100 por 100 del salario a que se refiere el apartado 4 del artículo 128, a contar desde el cuarto día y en tanto dure dicha situación.

1.2. En otros supuestos: En supuestos distintos de los contemplados en el apartado anterior, durante el estado de gestación se observarán las siguientes normas:

a) Servicio en tierra: La compañía procurará asignar la realización de servicios en tierra durante el período de gestación, destinándola a un puesto de trabajo en la Dirección de Operaciones, acorde a su aptitud profesional o, en su defecto, a otro integrado en un departamento distinto, acordado entre ambas partes.

En esta situación se percibirán las retribuciones salariales fijas y, si corresponde, la prima de responsabilidad.

b) Situación de disponibilidad: En caso de que no se cumplan los requisitos previstos en el apartado anterior respecto a posibilidad de servicio en tierra, la Piloto se mantendrá en situación de disponibilidad, quedando dispensada de efectuar servicio alguno durante este período en tanto no sea requerida para ello, con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas.

En este supuesto las percepciones salariales estarán integradas por el salario fijo, excluida la prima de responsabilidad si correspondía. En caso de ser requerida para prestar servicio y declinar la Piloto su realización, sus percepciones durante esta situación pasarán a estar integradas por salario base.

En materia de promoción y progresión dentro de la compañía, durante el período de embarazo se considera que la Piloto sigue en activo a efectos de escalafón y antigüedad.

Durante dicho período, a los efectos de promoción y progresión, la Piloto mantendrá vigentes la media de horas voladas en el año anterior pero cederá su derecho de turno en las vacantes que se produzcan; sin embargo, recuperará ese derecho al terminar aquel período pasando a ocupar la primera vacante que se produzca.

En el supuesto de cesación del embarazo se considerará igualmente que está en activo hasta que, médicamente, se le declare apta, a cuyo efecto, la empresa adoptará las medidas necesarias para su reincorporación en el plazo más breve.

2. Pérdida temporal de licencia por causa de maternidad: De acuerdo con la normativa legal vigente, está establecido un descanso por maternidad por un período máximo de dieciséis semanas de duración.

De este período, hasta diez semanas pueden disfrutarse antes de la fecha prevista para el parto, a elección de la madre, y un mínimo de seis semanas deberán obligatoriamente tomarse con posterioridad al mismo.

En dicho período, no cabe la prestación de servicios de ningún tipo, estando la Piloto en situación de licencia por maternidad.

A efectos retributivos, la Piloto percibirá de la empresa las cantidades necesarias para que, junto con las prestaciones de la Seguridad Social consistentes en el 100 por 100 de la base reguladora, alcance el salario a que se refiere el apartado 4 del artículo 128, durante el período de licencia por maternidad.

En materia de promoción y progresión dentro de la compañía, durante el período de maternidad se considera que la Piloto sigue en activo a efectos de escalafón y antigüedad.

Durante dicho período, a los efectos de promoción y progresión, la Piloto mantendrá vigentes la media de horas voladas en el año anterior pero cederá su derecho de turno en las vacantes que se produzcan; sin embargo, recuperará ese derecho al terminar aquel período pasando a ocupar la primera vacante que se produzca.

Después de la terminación de la licencia por maternidad se considerará igualmente que está en activo hasta que, médicamente, se la declare apta, a cuyo efecto, la empresa adoptará las medidas necesarias para su reincorporación en el plazo más breve.

3. Pilotos en situación de pérdida definitiva de licencia por causas médicas (distintas de las recogidas en los apartados 1 y 2 de este artículo): En esta materia se estará a lo dispuesto en los Anexos n.º VIII y VII sobre pilotos en situación de pérdida de licencia y normativa de Fondo Social, respectivamente.

CAPÍTULO X

Reconocimiento y garantías sindicales

Artículo 132. *Reconocimiento y garantías sindicales.*

La representación de los pilotos estará compuesta por los Delegados sindicales de las secciones sindicales de los sindicatos con representación suficiente y acreditada entre los pilotos SEPLA y ASPA.

El número de Delegados Sindicales de la Sección Sindical de SEPLA será de 9 y de la de ASPA 4. En ambas estarán incluidos los cargos nacionales en el caso que los hubiese.

Todos los Delegados gozarán de las garantías que reconoce la LOLS, en relación con el ET.

Estas mismas garantías serán también reconocidas a los miembros de la Comisión Paritaria de Interpretación y a los cargos nacionales de ambos sindicatos.

Los Delegados de la Representación de Pilotos dispondrán cada uno de ellos de cinco (5) días mensuales de Reunión Sindical (RS), para dedicarlos a actividades sindicales, en concepto de crédito horario ordinario. Entre los delegados podrán cederse los días sin sobrepasar la cantidad total y sin que un solo Delegado sobrepase la cantidad de diez (10) días mensuales si tiene actividad laboral completa, o en otro caso la parte proporcional.

La Representación de los Pilotos podrá ceder anualmente hasta (100) días de RS anuales de su crédito horario para los afiliados de ambos sindicatos proporcionalmente al número de Delegados, siempre que se comunique dicha cesión antes del día 10 del mes anterior previsto para su utilización. Estos días cedidos continuarán devengando el concepto de crédito horario así como los días de los cargos nacionales.

Estos días RS, se programarán como un servicio con hora de inicio y de finalización, siendo éstas las 09.00 y las 20.00 LT respectivamente. Asimismo, se programará el descanso correspondiente a la actividad realizada previamente y el posterior de 11.00 horas, si fuese necesario para la actividad posterior.

Para el máximo número de servicios consecutivos, los días RS y los RE, contarán como días de servicio para el cómputo limitativo.

Los días en los que la Empresa solicita la presencia o actuación de alguno o todos los miembros de la Representación de Pilotos para cualquier trabajo, reunión o colaboración se codificarán como R.E. y serán designados y programados por la compañía, con los mismos descansos previos y posteriores que en el párrafo anterior así como la limitación de máximo de días de servicio consecutivos a los que habría que añadir los movimientos necesarios en su caso.

Ambos sindicatos se comprometen, para el supuesto de que algún Miembro del Comité de Empresa haga uso del crédito horario que eventualmente le pudiera corresponder, en aplicación de la normativa vigente, a disminuir el crédito horario de la sección sindical a la que pertenezca en igual medida, al objeto de la no acumulabilidad de ambos créditos horarios.

La Representación de Pilotos, dispondrá de un máximo de doce (12) billetes de ida y vuelta en vuelos de la red doméstica de Spanair, semestralmente, para ser usados por los asesores que ellos designen. Este cupo será proporcional al número de Delegados de cada sindicato.

Spanair facilitará los billetes necesarios a los Delegados Sindicales y a los cargos nacionales para sus desplazamientos en los días RS's.

La empresa facilitará para el uso de la Representación de los pilotos, al objeto de difundir la información sindical, los canales de distribución y confección de la misma, tales como casilleros, teléfonos, fax, fotocopidora, medios informáticos, etc. de tal manera que no se afecte el normal funcionamiento de la actividad de la empresa.

La empresa se compromete a suministrar toda la información necesaria a la Representación de Pilotos, en soporte informático utilizable, dentro de los que utilice Spanair de forma habitual.

La empresa tiene obligación de informar a la Representación de Pilotos de los planes de expansión y de futuro de la Compañía, así como de cualquier variación que influya substancialmente en el desarrollo de las actividades aéreas.

Los miembros de la Representación de Pilotos no podrán acceder a ningún cargo de la compañía hasta dos (2) años después de haber cesado como Representante Sindical. Igualmente se establece, de común acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos), la incompatibilidad del ejercicio de un cargo sindical –ya sea en el ámbito empresarial o en el ámbito nacional del sindicato– con el

ejercicio de un cargo en la Compañía, a excepción del de instructor en la flota a la que esté asignado el piloto.

En materia de retribución de la Representación de los Pilotos se estará a lo dispuesto en el Anexo X del presente Convenio.

La Empresa informará a la Representación de Pilotos, de los siguientes aspectos:

La gratificación que reciba cada cargo de los recogidos en el Art. 16 del CC.

Cualquier modificación en las condiciones y pruebas de ingreso según se establece en el Art. 33 del CC.

Cualquier ingreso de pilotos que se realice directamente en otra categoría según se establece en el Art. 32 del CC.

La contratación de 1º Pilotos de experiencia superior a la requerida para la promoción de 2º a 1º piloto según se establece en el Art. 33 del CC.

Seguimiento y supervisión del proceso de la adjudicación de vacantes según se establece en el Art. 35 del CC.

Dará a conocer a la Representación de Pilotos, con una antelación mínima de diez días a la fecha de publicación, las condiciones de Promoción según se establece en el Art. 36 del CC.

El mismo punto anterior se hará efectivo para la progresión según se establece en el Art. 38 del CC.

Cualquier progresión pospuesta por necesidades operativas según se establece en el Art. 38 del CC.

La variación o demora en el proceso de notificación y publicación de las programaciones según se establece en el Art. 81 del CC.

Enviará a la Representación de Pilotos las programaciones publicadas, y las realmente efectuadas a la finalización del mes.

El importe de las manutenciones facilitadas en tierra según se establece en el Art. 114 bis del CC.

Se facilitarán las estadísticas de forma trimestral y acumuladas anualmente con los datos siguientes:

Horas de vuelo.

Horas de vuelo equivalentes.

Horas en posición.

Horas de actividad laboral.

Dietas de contacto.

Días fuera de base.

Horas block por día trabajado.

Horas block equivalentes por día trabajado.

Acumulado anual de todo lo anterior.

Vacaciones disfrutadas y pendientes.

Días libres pendientes de recuperación.

Días libres disfrutados.

La Dirección de Spanair ratifica que no hay ningún inconveniente tanto técnico como informático o de medios de personal para hacer efectivo todo lo anterior.

Se entregarán las peticiones de las vacaciones así como su puntuación y asignación definitiva según se establece en el Anexo II del presente CC.

Los destacamentos tendrán el mismo procedimiento que las vacaciones en el párrafo anterior según se establece en el Anexo I del presente CC.

Respecto al Fondo Social de Pilotos, la información se referirá a lo establecido en el Anexo VII.

La información sobre Externalización se encuentra regulada en el Anexo IX.

Se informará a la Representación de Pilotos mensualmente sobre el listado de los vuelos programados al límite de actividad según se establece en el Art. 77 del presente CC.

Igualmente, la Compañía se compromete a proporcionar cualquier otra información que se pacte y no esté incluida en el listado anterior.

La Empresa designará una persona concreta de un Departamento de la misma que será la encargada de suministrar toda la información anterior. La empresa notificará a la Representación de Pilotos la persona designada así como cualquier cambio de designación que pudiera producirse en el futuro para desempeñar dicha función.

CAPÍTULO XI

Materias adicionales

Artículo 134. *Mínimo de horas block anuales.*

Aquellos Pilotos que, por causa justificada, quieran volar menos horas que la media de la flota, lo deberán solicitar a la Dirección General de la compañía y, si les es aceptada por ésta, su remuneración se disminuirá en todos los conceptos fijos (excepto la prima de responsabilidad y complemento técnico) proporcionalmente a la relación:

Horas block voladas anuales solicitadas / 770 (MD) ó 700 (B767 o equivalente)

Las reducciones posibles de horas block anuales serán de un 25 por 100, un 50 por 100 o un 75 por 100 del mínimo garantizado. En todo caso, la autorización concedida podrá ser revocada por la Dirección General mediando un preaviso de tres meses.

Disposición adicional segunda.

Denunciado el presente Convenio, ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se obligan a iniciar negociaciones con carácter inmediato a fin de alcanzar un nuevo pacto.

Las condiciones salariales recogidas en los anexos al Convenio mantendrán su vigencia, pero sin sufrir ningún tipo de variación, una vez denunciado el Convenio, en tanto no se pacten otras nuevas que las sustituyan.

Si en el plazo de doce meses desde dicha denuncia no se hubiera alcanzado un nuevo acuerdo, quedarán sin eficacia aquellas materias que se determinen expresamente a lo largo del articulado del Convenio; respecto a las restantes materias, ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) acuerdan someter su resolución a un procedimiento arbitral que se regulará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 del presente Convenio.

Disposición adicional cuarta.

Si durante la vigencia del presente Convenio se produce un sustancial cambio en la flota de aeronaves de la compañía, ambas partes firmantes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) asumen el compromiso de pactar soluciones distintas a las contenidas en el presente cuerpo normativo que, en su conjunto y atendiendo prioritariamente a criterios de seguridad y economía, se consideren más beneficiosas para el colectivo de Pilotos y para la compañía, prestando especial consideración a los procesos de adjudicación de las vacantes que por este motivo se generen.

Disposición adicional quinta.

Por aplicación de lo dispuesto en el artículo 82.4 del TRLET, queda sin efecto la normativa sobre retribuciones en concepto de antigüedad recogida en anteriores Convenios Colectivos de Pilotos de Spanair.

Como consecuencia de lo establecido en el apartado anterior, todas las cantidades que pudieran venirse percibiendo en concepto de complemento de antigüedad por los Pilotos afectados por el presente Convenio se entenderán, a partir de la fecha de entrada en vigor del nuevo Convenio Colectivo, absorbidas por las nuevas retribuciones salariales pactadas entre ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos).

No obstante lo anterior, los Pilotos que por aplicación de la extinta normativa sobre antigüedad del II Convenio hubieren devengado días de vacaciones adicionales por encima

de los treinta y uno establecidos como máximo en este Convenio, mantendrán dicha mejora en concepto de condición «ad personam», absorbible y compensable.

Disposición final segunda. *Aplicación de la normativa comunitaria.*

Ambas partes firmantes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se obligan a introducir en el presente Convenio cuantas modificaciones vengan motivadas por la entrada en vigor de normas de carácter comunitario de obligado cumplimiento (J.A.R., etc.) que establezcan variaciones en el contenido del mismo.

ANEXO I

Movilidad geográfica

I. *Movilidad geográfica. Definiciones generales*

Se entiende por:

a) Base Principal: Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del Piloto o la que resulte como consecuencia de un cambio de base contractual, para su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

b) Base Operativa: Lugar en el cual un miembro de la tripulación se presenta habitualmente para comenzar un servicio o serie de servicios, por ser su base principal o por encontrarse de relevo o en régimen de permanencia en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Cuando a lo largo del articulado se aluda a base en sentido genérico, se entenderá que es el lugar que constituye, indistintamente, o la base principal o la base operativa.

II. *Movilidad geográfica por razones de servicio*

Destacamento: Supuesto de movilidad geográfica consistente en el hecho de encontrarse un Piloto desplazado en un lugar fuera de su base principal u operativa en las situaciones de residencia o destino, por necesidades de servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a nueve días y que no exceda de siete meses. La duración de un destacamento, con carácter forzoso, será como máximo de treinta y un días.

Residencia: Supuesto de movilidad geográfica consistente en el hecho de encontrarse un Piloto desplazado en un lugar fuera de su base principal, por necesidades de servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a siete meses y que no exceda de dos años.

Destino: Supuesto de movilidad geográfica consistente en el hecho de encontrarse un Piloto desplazado en un lugar fuera de su base principal, por necesidades de servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a dos años.

III. *Movilidad geográfica con carácter voluntario*

Cambio de base: Se entiende por cambio de base el supuesto de movilidad geográfica voluntaria consistente en el hecho de que un Piloto, por propia iniciativa o mediando ofrecimiento de la empresa, voluntariamente solicite y obtenga el cambio con carácter indefinido de la base contractual.

Si el cambio de base voluntario se realiza por iniciativa propia, se denominará «cambio de base voluntario a petición del Piloto».

Si se realiza a petición de la empresa, se denominará «cambio de base voluntario a petición de la empresa». Este supuesto sólo será de aplicación en caso de que la vacante que se anuncia sea susceptible de ser cubierta por promoción y/o progresión.

Las vacantes de cualquier tipo se publicarán hasta el 31 de diciembre de 2010 con los siguientes condicionantes:

Flota + Categoría + Función + «Tipo de vacante» + Base.

Los «Tipos de vacante» quedan englobados en:

1. Vacante por cambio de base.
2. Vacante por promoción(*).
3. Vacante por progresión(*).

(*) En los casos de las vacantes por promoción o progresión se deberá convocar siempre también convocatoria para cambio de base por si algún piloto quisiera optar a la base que origina dicha vacante, teniendo el piloto que quiera cambiar su base derecho preferente sobre el piloto sujeto a proceso de promoción/progresión.

Como criterio general se considera por ambas partes (Empresa - Representación del Colectivo de Pilotos) que la «antigüedad» a que se hace referencia en este apartado, será considerada como antigüedad administrativa en todos aquellos casos que no supongan progresión y/o promoción, en cuyo caso se regirá por antigüedad del Escalafón de Pilotos de Spanair (EPS).

A.—Normas comunes a los supuestos de movilidad geográfica por razón de servicio:

a) Normas generales: Todo Piloto podrá encontrarse en las situaciones de destacamento, residencia o destino, de forma voluntaria o forzosa, de acuerdo con las necesidades de servicio justificadas por la Compañía.

Cuando razones técnicas impidan que un Piloto pueda ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por la DOPs.

Cuando los supuestos de movilidad geográfica supongan requisitos de vacunaciones o visados a los que deba someterse el Piloto, éstos serán de cuenta de la Compañía.

Puntuación: Sólo se aplicará puntuación a los destacamentos, residencias o destinos asignados con carácter voluntario y con arreglo al siguiente baremo:

Destacamento: Un punto por mes.

Residencia: 0,85 puntos por mes.

Destino: 0,80 puntos por mes.

El valor total de la situación disfrutada vendrá dado por el producto del tiempo permanecido en la situación que corresponda por el coeficiente asignado a la misma, añadiéndole dos puntos por cada ocasión en que permanezca en dicha situación.

Las puntuaciones adquiridas en cada situación se sumarán al total de puntos que tenga el Piloto inmediatamente después de terminada la misma.

Los totales aparecerán reflejados en las relaciones de Pilotos existentes en cada flota, que serán mantenidas al día por la compañía y publicadas a final de año. Los Pilotos que cambien la especialidad o flota arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior. Los Pilotos de nuevo ingreso adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su especialidad y flota que la tenga más alta.

También figurarán en la misma relación las fechas y destacamentos forzosos realizados por cada Piloto.

A los Pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria se les asignará la puntuación que corresponda en función de lo establecido en el artículo 51.

Peticiones: La DOPS ofrecerá por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamentos, residencia o destino disponible, así como las condiciones laborales y económicas.

Los Pilotos que lo soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la DOPS como mínimo cinco días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

Asignación y publicación: La asignación de las situaciones de destacamento, residencia o destino podrán ser de carácter voluntario o forzoso.

Los destacamentos forzosos y voluntarios tendrán prioridad sobre las vacaciones solicitadas fuera de los plazos de petición y asignación que marca el anexo II.

La compañía publicará y comunicará a todos los Pilotos afectados los turnos voluntarios y forzosos asignados para la correspondiente convocatoria, de acuerdo con los siguientes plazos mínimos de preaviso:

Diez días, en el caso de que la asignación a la nueva base tenga una duración prevista no superior a treinta días.

Quince días, si la duración prevista es superior a treinta días y no excede de tres meses.

Treinta días, si la duración prevista es superior a tres meses y no excede de siete.

Cuarenta y cinco días, si la duración prevista es superior a siete meses y el cambio no implica traslado efectivo de vivienda. En caso afirmativo, el preaviso será como mínimo de sesenta días.

b) Destacamento Voluntario: En el destacamento voluntario, tendrán prioridad entre los que lo hayan solicitado, el de más baja puntuación y, en caso de ser ésta igual, el de mayor antigüedad administrativa.

c) Destacamento Forzoso: Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubra total o parcialmente con Pilotos que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con Pilotos enviados forzosos.

El turno será aplicado, de menor a mayor antigüedad administrativa, quedando excluido el Jefe de Pilotos.

Cuando un Piloto haya sido enviado forzosamente a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignársele de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza (destacamento, residencia o destino) hasta tanto no hayan rotado los demás Pilotos de su especialidad y flota.

Todo Piloto enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro Piloto de la misma calificación, si ambos acceden, quedando obligado a ocupar su turno cuando le corresponda, pero en la relación de Pilotos a publicar al final de año, figurará la fecha y destacamento que por su turno en realidad le correspondía.

Las situaciones de desplazamientos de la totalidad de la plantilla de Pilotos a punto o puntos fuera de la base habitual serán consideradas como forzosas a los efectos de puntuación.

d) Regulación económica: Los supuestos de movilidad geográfica por razón de servicio se regularán, económicamente, de acuerdo con las siguientes normas:

1. Destacamento: En esta situación, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

La cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la dieta nacional o internacional que le corresponda, si aquél no excede de treinta y un días; si lo sobrepasa, la dieta se reduce a la mitad por los días de exceso.

Además, si el destacamento es forzoso, el Piloto tendrá derecho a los siguientes beneficios:

Alojamiento en hotel a cargo de la compañía.

Un suplemento de media dieta diaria de la modalidad que corresponda.

Asimismo, si el destacamento es voluntario, al Piloto se le reconocen como mínimo las siguientes prestaciones:

Alojamiento en hotel a cargo de la compañía, durante los ocho primeros días de destacamento.

En concepto de ayuda vivienda, una cantidad mensual equivalente al 20 por 100 del salario base, si el destacamento se realiza en territorio nacional; para destacamentos en el extranjero, ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) acordarán el importe de la ayuda de vivienda, en función de las características del país, respetando en todo caso, como mínimo, la cantidad arriba señalada.

Asimismo, la compañía facilitará un vehículo de alquiler durante el tiempo de destacamento o, de mutuo acuerdo, costeará el transporte del vehículo propio del Piloto.

2. Residencia: En la situación de residencia, tanto voluntaria como forzosa, pueden distinguirse dos diferentes modalidades:

a) Con traslado efectivo de vivienda: en esta situación, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

Una cantidad compensatoria por los gastos de traslado de mobiliario y familiares, atendiendo a la norma usual de su categoría, previa aprobación por la empresa de uno de los tres presupuestos de gastos, correspondientes a empresas reconocidas en el sector, presentados por el Piloto.

Una indemnización equivalente a cuatro mensualidades de su salario base.

Asimismo, tendrá derecho durante el primer mes a alojamiento en hotel y dieta completa a cargo de la compañía.

Adicionalmente, a partir del segundo mes, el Piloto percibirá mensualmente una cantidad equivalente al 20 por 100 de su salario base.

b) Sin traslado efectivo de vivienda: En esta situación, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

Una cantidad compensatoria por el traslado parcial de enseres de hasta 3.000 euros.

Alojamiento en hotel y dieta completa a cargo de la compañía durante los primeros treinta días; a partir de este momento, percibirá diariamente una cantidad equivalente al 85 por 100 del importe de la media dieta que corresponda.

Adicionalmente, y a partir del segundo mes, percibirá una cantidad mensual equivalente al 20 por 100 de su salario base.

Asimismo, el Piloto devengará un billete mensual i/v con plaza reservada a utilizar por él mismo o por algún miembro de la unidad familiar, entre el lugar de residencia y su base habitual.

3. Destino: En la situación de destino, tanto voluntario como forzoso, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

Una cantidad compensatoria por los gastos de traslado de mobiliario y familiares, atendiendo a la norma usual de su categoría, previa aprobación por la empresa de uno de los tres presupuestos de gastos, correspondientes a empresas reconocidas en el sector, presentados por el Piloto.

Una indemnización equivalente a ocho mensualidades de su salario base.

Asimismo, tendrá derecho durante el primer mes a alojamiento en hotel y dieta completa a cargo de la compañía.

Adicionalmente, a partir del segundo mes y hasta el vigésimo cuarto el Piloto percibirá mensualmente una cantidad equivalente al 20 por 100 de su salario base.

e) Días libres en destacamento forzoso: En la situación de destacamento forzoso, el número máximo de días libres que pueden programarse será equivalente al número mínimo de días libres de cada mes, tal como establecido en el Artículo 92 o parte proporcional.

Asimismo, el número máximo de días libres que podrán programarse en esta situación en un período anual no excederá del equivalente a los mínimos de un mes y medio (es decir, doce o trece días).

B.—Normas comunes a la movilidad geográfica con carácter voluntario: Los principios generales que deberán observarse en esta materia son los siguientes:

a) Si el Piloto solicita, por propia iniciativa, y sin mediar oferta de la empresa, un cambio de base voluntario, le será concedido siempre que ello sea posible en función de las necesidades de la empresa y siempre que no se conculque con ello mejor derecho de otro Piloto que, con mayor antigüedad administrativa, pudiera manifestar su interés en el cambio.

b) Si existe oferta de la empresa manifestada a través de la correspondiente vacante, se dará preferencia al Piloto que, con mayor antigüedad administrativa, voluntariamente opte a la misma, siempre que ello no suponga una promoción y/o progresión.

c) Si la oferta de la empresa se realiza al objeto de cubrir vacantes que generen procesos de promoción y/o progresión, estas vacantes se ofrecerán en las siguientes fases:

1. Pilotos que, reuniendo la categoría requerida y perteneciendo a las flotas requeridas, opten voluntariamente por la vacante, adjudicándose por criterio de mayor antigüedad administrativa.

2. Pilotos que por procesos de promoción y/o progresión opten voluntariamente por la vacante, adjudicándose por criterio de mayor antigüedad del Escalafón de Pilotos de Spanair (EPS).

3. Pilotos que por procesos de promoción y/o progresión reúnan los requisitos de las vacantes, dilucidándose por criterio de menor antigüedad administrativa.

Los supuestos de movilidad geográfica con carácter voluntario anteriores se registrarán, económicamente, por las siguientes normas:

1. Los Pilotos comprendidos en el supuesto c), 1, podrán hacer uso, a cargo de la compañía, de hasta siete días de hotel.

2. Los Pilotos comprendidos en los apartados c), 2, y c), 3, recibirán las siguientes compensaciones:

Una cantidad compensatoria por los gastos de traslado de mobiliario y familiares, atendiendo a la norma usual de su categoría, previa aprobación por la empresa de uno de los tres presupuestos de gastos, correspondientes a empresas reconocidas en el sector, presentados por el Piloto.

Asimismo tendrá derecho durante el primer mes a alojamiento en hotel a cargo de la compañía.

Adicionalmente y durante los primeros doce meses desde la fecha de su cambio de base, el Piloto percibirá mensualmente una cantidad equivalente al 20 por 100 de su salario base.

Cualquier medida no contemplada o prevista en el Convenio Colectivo de Pilotos, que pudiera suponer la necesidad de establecer traslados de tipo forzoso, deberá ser necesariamente sujeta a negociación y acuerdo previo con la Representación Sindical del Colectivo de Pilotos.

De acuerdo con el párrafo anterior, en ningún caso un proceso de asignación a flota con carácter forzoso conllevará un cambio de base para el piloto afectado.

ANEXO II

Vacaciones

Introducción

La distribución y valoración de los períodos de vacaciones, hace necesario el establecimiento de una normativa que permita a los Pilotos elegir sus períodos de vacaciones y valorar comparativamente a su vez, las fechas en que dichas vacaciones se han disfrutado a fin de que la distribución de las mismas sea cada año, lo más justa y equitativa posible.

Al mismo tiempo, el tipo de actividad desarrollado por el colectivo de pilotos aconseja el establecimiento de unas pautas para la petición y adjudicación de las mismas que faciliten la gestión y distribución entre todos los integrantes del colectivo.

Normas generales

Los Pilotos deben solicitar sus vacaciones por periodos de semanas completas, que empiecen en lunes y terminen en domingo, salvo uno de los periodos que será de nueve o diez días, dependiendo de la antigüedad del piloto.

Los días de recuperación que, de acuerdo con lo previsto en el art. 92 del CC, se añadan a las vacaciones, se programarán de acuerdo a la petición del piloto y se disfrutarán siempre unidos al primer periodo de vacaciones que tenga cada Piloto posterior a la fecha en que se produjo la pérdida del día a recuperar.

Las vacaciones tendrán prioridad sobre los días libres y sobre los destacamentos forzosos.

Si un piloto pasa a situación de IT una vez comenzadas las vacaciones, éstas se considerarán disfrutadas, por el período coincidente, a todos los efectos.

Los días de vacaciones en los que un Piloto esté de baja médica se considerarán disfrutados también a los efectos de puntuación, puesto que el valor de estos puntos viene referido a su asignación inicial y no a su disfrute real.

No obstante, si el piloto se encuentra en situación de IT con carácter previo al momento de inicio de sus vacaciones, tendrá derecho a su disfrute del siguiente modo:

- a) si las vacaciones perdidas eran de carácter forzoso, serán reasignadas por la Compañía para su disfrute en el primer período disponible.
- b) si las vacaciones perdidas eran de carácter voluntario, el piloto elegirá otro período disponible a disfrutar.

En cualquiera de los casos anteriores, la puntuación por vacaciones a asignar será la mayor de ambos períodos: bien la del inicialmente asignado, o bien la del finalmente disfrutado.

En caso de coincidir un periodo de vacaciones, tanto voluntario como forzoso, con cualquier otra situación, tendrán prioridad las vacaciones, excepción hecha del último párrafo del presente apartado «Normas Generales».

Los pilotos en situación de residencia o destino tendrán la misma consideración, a todos los efectos, que el resto de los pilotos para los que dicha base es la principal.

Los tripulantes que cambien de función, base y/o flota, de cara a las asignaciones de futuros años arrastrarán en su nuevo puesto la puntuación que tuvieran en el anterior, y mantendrán las vacaciones asignadas en el periodo anual.

Cuando a un instructor o a un Piloto en Instrucción (tal y como está definido en el presente Convenio) le coincida un periodo de vacaciones con un periodo programado de instrucción, este último tendrá prioridad sobre el primero. Las vacaciones le serán reprogramadas de mutuo acuerdo con la Jefatura de Flota correspondiente.

Puntuación

La consideración de vacaciones voluntarias y por tanto la asignación de puntos, está relacionada con la concesión, no con el disfrute real de dichas vacaciones. Por tanto una vez asignadas las vacaciones, aunque éstas sean canceladas o permutadas, los listados de puntos serán siempre los aplicables a las peticiones de los años siguientes.

Los periodos de vacaciones se valorarán con el fin de conseguir una rotación justa en el disfrute de las vacaciones.

La tabla de puntuación será la siguiente:

Puntos de vacaciones anuales					
	1.º Semana	2.º Semana	3.º Semana	4.º Semana	5.º Semana
Enero	15	3	3	3	3
Febrero	3	3	3	3	3
Marzo *	3	3	3	3	3
Abril *	3	3	3	3	3
Mayo	5	5	5	5	5
Junio	8	8	8	10	15
Julio	20	20	20	20	20
Agosto	20	20	20	20	20
Septiembre	15	10	8	8	8
Octubre	5	5	5	5	5
Noviembre	3	3	3	3	3
Diciembre	3	3	3	15	15

Consideraciones a tener en cuenta:

La Semana Santa contabilizará 15 puntos.

La semana siguiente a Semana Santa contabilizará 10 puntos.

Cada semana se considera en el mes donde se encuentren al menos 4 días de la misma.

Las semanas en que se encuentran los días de Navidad, Nochevieja y/o Reyes contabilizarán 15 puntos siempre que haya al menos 1 día de los mismos incluidos.

Las puntuaciones se computarán a final del año vacacional (01 febrero a 31 enero), sumándose a las de los años anteriores. Las Jefaturas de Flota publicarán el listado de puntuaciones.

Los pilotos de nuevo ingreso adquirirán como puntuación inicial la del piloto y especialidad con mayor puntuación.

Los Pilotos en excedencia más de 6 meses, adquirirán a su vuelta la mayor puntuación de su categoría.

Las vacaciones adjudicadas de forma forzosa no sumarán ningún punto, pero tampoco restarán.

Los Pilotos que cambien de especialidad o flota arrastrarán en su nuevo puesto la puntuación que tenían en el anterior.

Publicación, petición y adjudicación.

Las Jefaturas de Flota publicarán los turnos de vacaciones disponibles para el año siguiente antes del 15 de octubre.

Los Pilotos entregarán sus peticiones mediante el formulario establecido al efecto, antes del 15 de noviembre siguiente.

La Representación de los Pilotos recibirá copia de las peticiones y de las adjudicaciones.

Las Jefaturas de Flota publicarán antes del 15 de diciembre la asignación provisional de vacaciones, abriéndose a partir de ese momento un periodo de quince días para posibles reclamaciones, finalizado el cual se publicará la asignación definitiva.

La no solicitud de periodos de vacaciones, o la no recepción de la misma en la Jefatura de Flota correspondiente dentro de los plazos establecidos, permitirá a la empresa asignar libremente las vacaciones, que tendrán la consideración de forzosas. La Compañía, por su parte, deberá acusar recibo al piloto de la recepción efectiva de su petición de vacaciones.

Para los Pilotos de nuevo ingreso se les hará un proceso abreviado de asignación de vacaciones, en el momento de la suelta en flota, reduciendo los plazos a la mitad, y pudiendo la Empresa ofrecer nuevas semanas a lo largo del año, sin que por ello puedan ser alteradas las vacaciones ya asignadas, tanto voluntarias como forzosas.

Los pilotos podrán cambiar entre ellos los turnos de vacaciones. Se especifica que las puntuaciones no variarán con estas permutas.

Para que sea efectivo el cambio, ambos pilotos deberán comunicarlo por escrito a la Jefatura de Flota correspondiente.

La asignación de turnos se efectuará de la siguiente forma:

1.-Con carácter voluntario: En periodos de Semana Santa, verano y Navidad el máximo número de semanas a asignar será de dos.

Se hará por orden de puntuación de menor a mayor.

En caso de igualdad de puntos tendrá prioridad el de mayor antigüedad administrativa.

Cada Piloto pedirá las semanas que desee en turno voluntario desde la 1 a la 52, por orden de prioridad en su petición. No es necesario que complete su petición de todas las semanas del año.

Se le asignarán siempre que haya cupo.

Se empieza a asignar las vacaciones por el Piloto con menos puntos, y hasta que acabe con sus peticiones y vacaciones no se continúa con el siguiente.

Una vez asignadas provisionalmente las vacantes en turno voluntario se publican las semanas sobrantes para que se pueda volver a pedir en turno voluntario.

Se seguirá el mismo proceso de petición y asignación, pero ya tan sólo referido a estas semanas de cupo.

Una vez asignadas en estas dos rondas voluntarias los cupos, se asignarán directamente con carácter forzoso.

2.—Con carácter forzoso: Se hará por orden de puntuación de mayor a menor.

En caso de igualdad de puntos se comenzará por el de menor antigüedad administrativa.

No se asignará más de una semana de vacaciones forzosas en el mismo mes.

Las semanas forzosas a asignar seguirán el siguiente orden mes a mes:

Febrero.

Enero.

Marzo.

Noviembre.

Abril.

Octubre.

Mayo.

Diciembre.

Junio.

Septiembre.

Cupos anuales: Spanair ofertará como mínimo los siguientes cupos de semanas en los periodos críticos repartidos proporcionalmente por categorías y flotas:

Semana Santa: al menos un número igual al 20% de la plantilla.

Verano: comprendido entre la última semana de junio y la primera de septiembre en un periodo de 11 semanas totales (de siete días cada una), y uniformemente repartidos, al menos un número igual al 50% de la plantilla.

Navidad: comprendido entre la última semana de diciembre y la primera de enero, en un periodo de 2 semanas, al menos en un número igual al 10% de la plantilla para cada una de estas semanas.

Prorrates de días libres: Cada semana de vacaciones disfrutada contará como 2 días libres programados de ese mes, a excepción de la semana a la cual se le añadan los dos/tres días de vacaciones hasta el cómputo de 30 ó 31, que contará como tres días libres.

Casos especiales. Reducciones de jornada: Aquellos Pilotos que tengan concedido el disfrute de RJ de tipo mensual, no podrán pedir ni se les asignará como RJ o LJ los siguientes días de los periodos de Semana Santa y Navidad:

23, 24, 25 y 26 de diciembre.

30 y 31 de diciembre, y 01 y 02 de enero.

04, 05, 06 y 07 de enero.

Miércoles, Jueves, Viernes y Sábado Santos.

Turnos especiales de Navidad: Durante el periodo de navidades, todos los pilotos podrán disfrutar uno de los siguientes turnos libres:

1. 24 y 25 diciembre.

2. 31 de diciembre y 1 de enero.

3. 5 y 6 de enero.

Se programarán en cada turno los dos días libres de uno de los grupos antes citados. Cada uno de estos días figurará en la programación como LP.

Dicho turno será solicitado a la Jefatura de Flota por los pilotos antes del 10 de noviembre e indicando la prioridad. Este mismo día, como límite, el Departamento de Programación deberá remitir a Flota el cupo disponible por flotas para cada uno de los turnos. De ese modo, Flota podrá asignar los turnos teniendo en cuenta la disponibilidad de Programación.

La asignación de Flota se hará del siguiente modo: se acomodarán, por orden estricto de antigüedad administrativa, todas las peticiones que permitan los cupos de programación.

En caso de que el número de solicitudes exceda el número de cupos, esas solicitudes excedentes serán ubicadas por el turno seleccionado en segunda prioridad.

Para aquellos pilotos que no hayan hecho ninguna petición, en caso de que su solicitud de días libres para el resto del mes, le permita disfrutar de uno de los turnos, se acomodarán en aquellas fechas que hubiera cupo.

Siempre supeditado a los cupos que hubiera disponibles una vez realizada la asignación descrita anteriormente, sí aún así hubiera disponibilidad, se respetarían las solicitudes de aquellos que tengan al menos un periodo asignado de vacaciones, por orden estricto de escalafón administrativo.

De ese modo las vacaciones constituiría la única excepción a la norma recogida en la propuesta de asignar un único turno por piloto en un mismo mes. Todo supeditado a la premisa de garantizar que el máximo número de pilotos pueda disfrutar de un turno festivo.

Para que la asignación sea más transparente, no se asignarán días de recuperación de cualquier tipo en esos días (ya que se tienen garantizados esos días como LP), ni días de oficina o reunión (a excepción del Jefe de Día), licencias no retribuidas, etc.

En el proceso de asignación de los turnos de Navidad, Fin de Año y Reyes asistirán dos miembros de la Representación de Pilotos.

ANEXO III

Tablas salariales

Como consecuencia de la derogación de los Anexos XVII y XVII bis del presente CC a través de los acuerdos alcanzados entre la Empresa y las Representación de los Pilotos en fechas 15 de octubre y 6 de noviembre de 2008 en el marco del ERE nº 62/2008, con efectos 1 de enero de 2009 se sustituye la anterior clasificación a efectos económico-administrativos por la que a continuación se recoge:

Tablas salariales a fecha 01/01/2009

Tabla salarial: Primeros Pilotos

Nivel	Salario Base X 14	P R. Viaje X 14	Prima Horaria X 14	Seguros x 12	Prima Resp. x 14	P. Extra	Nivel	Salario mes	Salario año	Salario año incl. Transporte
1A	2.976,11	3.157,39	2.573,78	543,29	1.584,00	10.291,28	1A	10.834,57	150.597,40	152.107,60
1B	2.976,11	3.035,95	2.456,75	543,29	1.584,00	10.052,81	1B	10.596,10	147.258,82	148.769,02
1C	2.976,11	2.919,18	2.345,31	543,29	1.584,00	9.824,60	1C	10.367,89	144.063,88	145.574,08
1	2.976,11	2.806,90	2.239,17	543,29	1.584,00	9.606,18	1	10.149,47	141.006,00	142.516,20
2	2.976,11	2.698,95	2.138,08	394,32	1.584,00	9.397,14	2	9.791,46	136.291,80	137.802,00
3	2.976,11	2.595,13	2.041,83	394,32	1.584,00	9.197,07	3	9.591,39	133.490,82	135.001,02
4	2.976,11	2.495,32	1.950,14	350,51	1.584,00	9.005,57	4	9.356,08	130.284,10	131.794,30
5	2.976,11	2.399,35	1.862,83	350,51	1.584,00	8.822,29	5	9.172,80	127.718,18	129.228,38
6	2.976,11	2.307,07	1.779,66	306,70	1.584,00	8.646,84	6	8.953,54	124.736,16	126.246,36
7	2.976,11	2.218,33	1.264,86	306,70	1.584,00	8.043,30	7	8.350,00	116.286,60	117.796,80
(#)	2.976,11	1.030,12	1.045,86	306,70	-	5.052,09	(#)	5.358,79	74.409,66	75.919,86

(#) PICUS = Piloto al mando bajo supervisión.

Tabla Salarial: Primeros Pilotos (continuación)

Nivel	H.B.	A.L.	Hora Noct.	Dieta Nacional	Dieta Internac.	Nivel	Progresión Económica Años
1A	47,52	12,26	10,98	77,65	118,02	1A	4
1B	47,52	12,26	10,98	77,65	118,02	1B	4
1C	47,52	12,26	10,98	77,65	118,02	1C	4
1	47,52	12,26	10,98	77,65	118,02	1	3
2	47,52	12,01	10,72	77,65	118,02	2	3
3	47,52	11,72	10,47	77,65	118,02	3	3
4	47,52	11,38	10,14	77,65	118,02	4	2
5	47,52	11,05	9,82	77,65	118,02	5	2
6	43,56	10,67	9,50	77,65	118,02	6	2
7	39,60	10,29	9,11	77,65	118,02	7	2

Line Check: 31,68.

Transporte: 125,85.

Tabla Salarial: Segundos Pilotos

Nivel	Salario Base X 14	P R. Viaje X 14	Prima Horaria X 14	Seguros x 12	P.Extra	Nivel	Salario mes	Salario año	Salario año incl. Transporte
1A	2.127,92	2.052,30	941,97	438,15	5.122,19	1ª	5.560,34	76.968,46	78.478,66
1B	2.127,92	1.973,36	820,22	306,70	4.921,50	1B	5.228,20	72.581,40	74.091,60
1C	2.127,92	1.897,47	707,91	306,70	4.733,30	1C	5.040,00	69.946,60	71.456,80
1	2.127,92	1.824,48	604,47	306,70	4.556,87	1	4.863,57	67.476,58	68.986,78
2	2.127,92	1.754,31	509,26	262,88	4.391,49	2	4.654,37	64.635,42	66.145,62
3	2.127,92	1.686,84	421,75	262,88	4.236,51	3	4.499,39	62.465,70	63.975,90
4	2.127,92	1.621,96	341,41	262,88	4.091,29	4	4.354,17	60.432,62	61.942,82
5	2.127,92	1.559,58	321,33	219,06	4.008,83	5	4.227,89	58.752,34	60.262,54
6	2.127,92	1.504,79	321,33	219,06	3.954,04	6	4.173,10	57.985,28	59.495,48
7	2.127,92	1.425,59	321,33	219,06	3.874,84	7	4.093,90	56.876,48	58.386,68
8	1.964,24	950,71	55,76	219,06	2.970,71	8	3.189,77	44.218,66	45.728,86

Tabla Salarial: Segundos Pilotos (continuación)

Nivel	H.B.	A.L.	Hora Noct.	Dieta Nacional	Dieta Internac.	Nivel	Progresión Económica Años
1A	32,61	7,97	7,15	77,65	118,02	1A	4
1B	32,61	7,97	7,15	77,65	118,02	1B	4
1C	32,61	7,97	7,15	77,65	118,02	1C	4
1	32,61	7,97	7,15	77,65	118,02	1	3
2	32,61	7,80	6,97	77,65	118,02	2	3
3	32,61	7,62	6,80	77,65	118,02	3	3
4	32,61	7,40	6,61	77,65	118,02	4	2
5	32,61	7,19	6,38	77,65	118,02	5	2
6	32,61	6,93	6,17	77,65	118,02	6	2
7	32,60	6,69	5,93	77,65	118,02	7	2
8	31,06	6,18	5,46	77,65	118,02	8	2

Line Check: 31,68.

Transporte: 125,85.

Como consecuencia de lo anterior a partir de del 1 de enero de 2009, los primeros pilotos que ostentaban el nivel 8 pasarán al nivel 7 y los segundos pilotos encuadrados en los niveles 9, 10 y 11 pasarán al nivel 8. A partir de esta fecha se iniciará el cómputo del tiempo mínimo de permanencia en los nuevos niveles salariales al objeto de acreditar futuros cambios de nivel.

Sin perjuicio de lo anterior, el nivel 8 se aplicará desde la fecha de incorporación a Spanair e incluye el periodo de instrucción.

Los cambios de nivel para pilotos con experiencia se realizarán de acuerdo con los puntos b) y c) del Art. 28 del presente Convenio Colectivo.

ANEXO IV

Uniformidad

El equipo mínimo inicial que será entregado por la compañía consistirá en las siguientes prendas y/u objetos:

Comandante masculino	Comandante femenino
Descripción-Equipamiento inicial	Descripción-Equipamiento inicial
Alas pequeñas: 2. Alas grandes: 1. Americana lana trip. masc.: 2. Camisa m/c piloto mascul.: 5. Cartera vuelo: 1. Cinturón: 1. Corbata uniforme: 2. Gabardina trip. Masculino: 1. Galones Comandante: 2. Gorra Comandante: 1. Jersey tripulación Técnico: 1. Maleta Piloto: 1. Pantalón lana trip. Mascul. 3. Pasador corbata: 1. Tarjeta Spanair: 1. Tarjeta aparcamiento: 1. Tarjetas visita: 2. Tarjeta descuento v. Regular: 1. Zapatos caballero: 2.	Alas pequeñas: 2. Alas grandes: 1. Americana lana trip. femen.: 2. Camisa m/c piloto femenino: 5. Bolso femenino: 1. Cartera vuelo: 1. Cinturón: 1. Corbata uniforme: 1. Gabardina trip. Femenino: 1. Galones Comandante: 2. Gorra Comandante: 1. Maleta Piloto: 1. Pantalón lana trip. Femenino 3. Pasador corbata: 1. Rebeca trip. Femenina: 1. Tarjeta Spanair: 1. Tarjeta aparcamiento: 1. Tarjetas visita: 2. Tarjeta descuento v. Regular: 1. Zapatos: 2.
Piloto F/O masculino	Piloto F/O femenino
Descripción-Equipamiento inicial	Descripción-Equipamiento inicial
Alas pequeñas: 2. Alas grandes: 1. Americana lana trip. masc.: 2. Camisa m/c piloto mascul.: 5. Cartera vuelo: 1. Cinturón: 1. Corbata uniforme: 2. Gabardina trip. mascul.: 1. Galones F/O: 2. Gorra F/O: 1.	Alas pequeñas: 2. Alas grandes: 1. Americana lana trip. femen.: 2. Camisa m/c piloto femenino: 5. Bolso femenino: 1. Cartera de vuelo: 1. Cinturón: 1. Corbata uniforme: 1. Gabardina trip. femenino: 1. Galones F/O: 2.

Piloto F/O masculino	Piloto F/O femenino
Descripción-Equipamiento inicial	Descripción-Equipamiento inicial
Jersey tripulación Técnico: 1. Maleta Piloto: 1. Pantalón lana trip. mascul.: 3. Pasador corbata: 1. Tarjeta Spanair: 1. Tarjeta aparcamiento: 1. Tarjetas visita: 2. Tarjeta descuento v. Regular: 1. Zapatos caballero: 2.	Gorra F/O: 1. Maleta Piloto: 1. Pantalón lana trip. Femenino: 3. Pasador corbata: 1. Rebeca trip. femenina: 1. Tarjeta Spanair: 1. Tarjeta aparcamiento: 1. Tarjetas visita: 2. Tarjeta descuento v. regular: 1. Zapatos: 2.

ANEXO VII

Normativa de funcionamiento del fondo social de pilotos

Introducción

Con el fin de proteger las situaciones de pérdida definitiva de licencia de vuelo, previstas en el acuerdo suscrito entre la Dirección de la Compañía Spanair y la Representación Sindical de Pilotos, de fecha 7 de junio de 2001, se constituye, a través de la presente normativa, un fondo económico, en el que la empresa Spanair interviene como gestor del mismo, y siendo los integrantes del mismo el colectivo de pilotos de la Compañía Spanair los participantes económicos en el mismo.

CAPÍTULO PRIMERO

Naturaleza, extensión, comisión de control y régimen del fondo

Artículo 1.

Se establece la presente normativa, que regirá a todo el personal que actualmente pertenezca al colectivo de pilotos de la misma, y que en futuro pueda incorporarse, de acuerdo con las condiciones que más adelante se fijarán.

Artículo 2.

La presente normativa tiene por objeto regular la constitución y funcionamiento del Fondo Social de Pilotos de Spanair S.A., siendo sus fines complementar las retribuciones de los pilotos que habiendo perdido de forma definitiva su Licencia de vuelo, pasen a prestar servicios en tierra de acuerdo con lo previsto en el Acuerdo entre la Dirección de Spanair la Representación de Pilotos de la misma, de fecha 7 de junio de 2001.

Artículo 3.

El ámbito territorial del presente Reglamento será todo el territorio español peninsular, Baleares y Canarias, y se incorporará a este Fondo Social, todo el personal integrante del colectivo de pilotos.

Artículo 4.

El sistema de cobertura recogido en el presente Reglamento regirá durante la vigencia del Convenio Colectivo de Pilotos. Ello sin perjuicio de que pueda incorporarse, en sus mismos términos o modificado, por mutuo acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos), al nuevo Convenio que pueda suceder aquél.

Artículo 5.

La Comisión de Control estará compuesta por dos representantes sociales, miembros de la Representación de Pilotos, y dos representantes 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 en 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 SEGUNDO

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 TERCERO

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 junio de 2001, si bien podrá tener efectos retroactivos por una sola vez con carácter excepcional siempre que sea acordado por unanimidad de la 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 equidad 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.—Periodo de carencia según IV 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€. 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 6 meses de cobertura en un periodo de 3 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	Porcentaje 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

1.º Piloto	Porcentaje 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

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 encuentra un piloto con contrato vigente en Spanair, que pierde la capacidad para formar parte de la tripulación mínima de vuelo por pérdida 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 y demás normas específicas aplicables sólo a pilotos en servicio (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 para el desempeño de las funciones que Spanair desee asignarle. El coste 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 en el 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 obligado 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 de 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 percibir las cantidades correspondientes al nivel que ostente 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 Spanair.

6. Entrada en vigor: La presente regulación estará en vigor durante la vigencia de Convenio Colectivo de pilotos, sin perjuicio pueda incorporarse bien en los mismos términos bien modificada por acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos), al nuevo Convenio que le suceda.

7. Fondo Social: Ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) 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. En dicho acuerdo se pactó limitar esta aportación a una cantidad de 80 millones de pesetas equivalentes a 480.810 €.

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 7 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 (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) 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 Dir. 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, por los kilómetros existentes entre el punto de origen y el destino (Kilómetros usados Estándar IATA-CD ROM «World Air Distances»). Por ejemplo: Un vuelo entre MAD y VLC operado por el MD 82 EC-HHF representa: 149 plazas X 285 Kilómetros = 42.465 ASK's -. El cómputo general de los ASK's de Spanair resulta de la suma de todos los vuelos (regulares y chárter) con sus respectivos ASK's. El número total

de ASK externalizados en «Wet Lease» no podrá exceder del 8 por 100 de los ASK's totales mensuales de Spanair (comercializado JKK).

El programa de vuelos externalizados mediante «Wet Lease» vendrá sujeto a las siguientes premisas:

Tipo de aeronave: Están contemplados dentro de este acuerdo de wet lease los aviones del módulo de hasta 115 plazas (menor o igual).

Tipo de Rutas: Están contemplados dentro de este acuerdo de wet lease las rutas siguientes:

Rutas regionales, como pueden ser las Interbaleares, las que conecten el arco mediterráneo con Baleares y las Inter-Canarias, además de un vuelo Canarias-Península.

Rutas Peninsulares Domésticas y/o Internacionales, cuya densidad de tráfico en conjunción con el número de frecuencias necesario precise de un avión de hasta 115 pasajeros (menor o igual).

Rutas Domésticas y/o Internacionales de nueva comercialización, durante el período de maduración necesario para que puedan ir siendo transferidas a la flota de Spanair.

El programa de vuelos de la temporada a realizar en régimen de «Wet Lease» será informado a la Representación Sindical de los Pilotos previamente a su implementación al menos 30 días antes del comienzo de la operación o del cambio de temporada, para su conocimiento. No obstante lo anterior, la experiencia indica que habitualmente se producen cambios en cualquier programa de vuelos, cosa que se admite por la Representación Sindical de los Pilotos.

Los aviones en régimen de «Wet Lease» contemplados en este acuerdo podrán ser utilizados ocasionalmente para sustituir a los aviones de Spanair, por causas operativas o técnicas, mientras no haya un avión de Spanair disponible en ese momento en el mismo Aeropuerto.

Los vuelos de Correo operados en régimen de Wet Lease para Spanair, computarán en el 8 por 100 de ASK's del límite de externalización con el 30 por 100 de sus ASK's.

3. Información

Trimestralmente, la Dirección de Spanair facilitará a la Representación de Pilotos información sobre la producción mensual de ASK's realizados y el número de horas voladas mediante la externalización de servicios en «Wet Lease», así como las rutas voladas por estos aviones para comprobación de que se ajusta a lo especificado en el punto 2 del presente acuerdo.

4. Otras formas de externalización

Con independencia del Acuerdo de Externalización reflejado en punto 2 y 3, hay otra serie de formas de externalización que requieren aceptación (excepto punto 4.b. y 4.c) por parte de la Representación Sindical de Pilotos, en caso de que se lleven a cabo y que no computan en el cálculo del 8 % de ASK's autorizados. Estos son:

a) Cuando se presente una oportunidad de negocio para Spanair mediante la externalización de vuelos en «Wet Lease» no contemplada el programa de vuelos y por ello no sujeta a las premisas anteriores (tipo de avión y rutas), será comunicada a la Representación Sindical de Pilotos que, junto con la Dirección de la Empresa, examinará la propuesta para su análisis y posible aceptación.

b) Subcharter: Spanair podrá utilizar los medios habituales de Subcharter que normalmente son empleados en la industria, sin necesitar aceptación por parte la Representación Sindical de Pilotos. A los efectos del presente acuerdo, aviones en régimen de subcharter son aquellos que la compañía Spanair precise contratar a terceros para realizar un servicio/os específico propio, por problemas operativos puntuales.

c) Los ASK's producidos en vuelos con códigos compartidos son imputables a la compañía operadora. Por lo tanto, Spanair podrá utilizar vuelos operados por otras

Compañías en régimen de código compartido, en virtud de sus acuerdos comerciales, sin necesitar aceptación por parte de la Representación Sindical de Pilotos.

d) Para las restantes fórmulas de externalización de vuelos como pueden ser las franquicias o cualquier otra que pueda plantearse, comunicará a la Representación Sindical de Pilotos que, junto con Dirección de la Empresa, examinará la propuesta para su análisis y posible aceptación.

El período de cómputo de este 8% de externalización será pactado entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) anualmente con la evaluación del presupuesto y de acuerdo con la sustitución y/o incorporación de aeronaves.

ANEXO X

Normativa sobre retribuciones y reuniones sindicales

Se acuerda la siguiente normativa reguladora de la actividad sindical y retribuciones de los miembros de las Secciones Sindicales de los sindicatos SEPLA y ASPA en Spanair, en las materias siguientes:

Artículo 1. *Definiciones.*

1.1 Días RS: Son aquellos días que de acuerdo a la Ley y al Convenio Colectivo en vigor les son asignados mensualmente a los representantes sindicales para que puedan desarrollar las funciones propias de su cargo; aparecerán en la programación con la clave RS. Son días de libre disposición de los miembros de la Sección sindical.

1.2 Días RE: Son aquellos días en los que la compañía solicita la presencia o actuaciones de todos o alguno de los delegados sindicales para cualquier reunión, trabajo o colaboración que la misma necesite de los delegados sindicales como consecuencia de sus cargos. Estos días son designados y programados por la compañía, de acuerdo con la Representación de Pilotos, y podrán coincidir eventualmente con algún RS, de mutuo acuerdo entre dichas partes.

1.3 Media de la Flota: a efectos de las retribuciones de los Representantes Sindicales, las Medias de la Flota se calcularán mensualmente, por categorías profesionales y por Flotas, con independencia de bases y niveles retributivos.

Para el cálculo de dicha media, se excluirá a aquellos pilotos que ostenten cargos en la Dop's, hayan estado de vacaciones, cursos e IT's de más de un día, conforme al artículo 49 del C.C., Reducciones de Jornada, comisiones de servicio, licencias no retribuidas, miembros de la Representación de pilotos, o aquellos que no hayan estado operativos por cualquier otra causa.

Una vez excluidos todos los anteriores, se tomará para calcular la media, las dos quintas partes, es decir el 40% de los pilotos que más horas de vuelo hayan realizado en el mes.

Si bien el parámetro de cálculo son las horas de vuelo, la media se efectuará sobre todos los conceptos retributivos variables ligados a la actividad de vuelo, que hayan realizado este 40% superior de pilotos (line check, actividades, dietas, correos, imaginarias etc.).

Artículo 2. *Remuneración de los representantes sindicales.*

Se aplicará la mayor de las dos siguientes:

1.-La que corresponda por su actividad como pilotos, mas el equivalente de cinco (5) horas de vuelo, incluidas en el mínimo garantizado, en el nivel salarial de cada Representante, por cada día RS o RE realizado. En el caso de los días RE, habría que añadir por cada uno una dieta nacional más las horas de los vuelos en movimiento (DH) que se efectuasen.

2.-El 110% de la media de la Flota del conjunto total de los conceptos retributivos calculada según la definición anterior, en el nivel salarial que a cada Representante le corresponda.

La compañía facilitará a la Representación de Pilotos los datos de las medias utilizadas para el cálculo de las retribuciones de los representantes.

Artículo 3. Régimen de reuniones.

Los días de RS y RE se programarán con carácter general como un servicio con horas de inicio y finalización, siendo éstas las 10.00 horas y las 20.00 horas locales respectivamente, salvo acuerdo puntual en otro sentido.

Adicionalmente a lo anterior, el piloto, después de un día RS o RE, no podrá firmar antes de las 06.30 horas si aquel ha tenido lugar en su propia base o a las 7.30 horas en caso de que haya discurrido fuera de su base.

Artículo 4. Aplicación del acuerdo.

El cálculo, para la remuneración de los delegados sindicales, será de igual aplicación todos los meses, con independencia de que los mismos se encuentren de vacaciones, ILT o realizando cursos.

ANEXO XI

Acuerdo en materia de requisitos a cumplir por los establecimientos hoteleros a utilizar por las tripulaciones técnicas de Spanair

La necesidad de establecer, de mutuo acuerdo y en virtud de lo dispuesto en el art. 126 del Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, requisitos mínimos obligatorios que deberán reunir los hoteles contratados por la Compañía para alojar a sus pilotos en sus desplazamientos habituales, estableciéndose lo siguiente:

Requisitos Obligatorios: Deberá tratarse de hoteles, como mínimo, de cuatro estrellas, o su equivalente en el extranjero, que reúnan los siguientes requisitos:

- a) Insonorización habitaciones:
 - a.1) Doble ventana al exterior, o ventana sencilla siempre y reúna las características de suficiente aislamiento y ubicación tal que no haga necesaria la doble ventana.
 - a.2) Doble puerta al pasillo, o puerta sencilla siempre y cuando reúna las características de suficiente aislamiento y ubicación tal que no haga necesaria la doble puerta.
- b) Ubicación habitaciones: Deberán ser asignadas las habitaciones en una planta, a poder ser siempre la misma, que reúna los requisitos de insonorización del punto a).
- c) Climatización:
 - c.1) Con aire acondicionado (silencioso).
 - c.2) Con calefacción (si procede).
- d) Tipo y características de la habitación:
 - d.1) Habitaciones dobles para uso individual.
 - d.2) Colchón y somier de dimensiones no inferiores a 1,05 anchura.
- e) Iluminación: Posibilidad de lograr oscuridad a través de un adecuado aislamiento lumínico.
- f) Cenas y desayunos:
 - f.1) Cenas: Los tripulantes que procedan de un servicio deben poder disponer de una cena caliente hasta, al menos, las 23.30 hrs lt., y para los que lleguen después de dicha hora se les debe proporcionar la alternativa de poder disponer de cena caliente en un restaurante cercano hasta, al menos, las 00.30 horas LT.

f.2) Desayunos: Todos los tripulantes deben disponer de una de las alternativas que se detallan a continuación:

f.2.1) Desayuno tipo bufete durante el horario de apertura del salón de desayunos del hotel.

f.2.2) Desayuno continental en un salón que se designe al efecto, en caso de que este deba realizarse en una hora anterior a la apertura salón de desayunos.

f.2.3) Desayuno continental en la habitación a cualquier hora.

g) Medidas de seguridad:

g.1) Certificado de tratamiento y análisis de aguas.

g.2) Escalera de emergencia o certificado alternativo de Industria.

g.3) Alarma y servicio contra incendios.

g.4) Certificado de servicio médico contratado.

Otras disposiciones en materia de hoteles: Como complemento y a efectos aclaratorios de la normativa contenida en materia de Alojamientos de Hoteles en el Convenio Colectivo se precisa lo siguiente:

1. La decisión del hotel es exclusiva de la empresa.

2. La Compañía ofrecerá un abanico de opciones de hoteles a la Representación de Pilotos de acuerdo con los requisitos previamente ya pactados que tras visitarlos seleccionará tres por destino para que la Compañía elija uno principal y otro de stand-by.

3. Para cambiar hotel se hará siguiendo el punto anterior.

Una vez elegido y contratado el hotel por la Compañía, el representante de la Representación de Pilotos acompañará al responsable de la empresa para negociar y obtener los mejores servicios para los tripulantes.

En todos los destinos se tendrá definido un hotel principal y uno alternativo que necesariamente será uno de los tres ofertados y aceptados.

ANEXO XII

«Tratamiento de las incompatibilidades entre tripulantes técnicos durante el desarrollo de sus funciones profesionales en la cabina de vuelo»

1. Propósito: Optimizar los recursos humanos de la Compañía en la Programación de las tripulaciones técnicas de las distintas flotas para evitar incompatibilidades personales en el desarrollo de sus funciones, en los casos así declarados ante las Jefaturas de Flota respectivas y que puedan, por este motivo, comprometer la Seguridad de la Operación.

2. Principios generales:

Seguridad: La seguridad en vuelo constituye la base fundamental de todas las actuaciones profesionales de todas las personas que trabajan en Spanair. La SEGURIDAD de las Operaciones, en todos los niveles de trabajo, proporciona la efectividad en cualquier tarea de producción y, por consiguiente, los beneficios buscados en una empresa de servicio de transporte aéreo: economía, calidad, rapidez y seguridad.

La Seguridad en Vuelo no responde a intereses personales, ni se puede invocar para conseguir «condiciones especiales» de trabajo, en beneficio propio.

Profesionalidad: La profesionalidad Debe ser la característica dominante en las actuaciones de todo el personal técnico de Spanair. Las tareas, obligaciones y responsabilidades del personal técnico de la Compañía están convenientemente detalladas en el OM-A.

Responsabilidad: Todo el personal técnico de Spanair es responsable del cumplimiento de las tareas y obligaciones descritas en el OM-A respecto a su función en la Compañía, así como de sus desviaciones. En este sentido, sus actuaciones se regirán por este principio y, las peticiones de efectuar su trabajo con restricciones respecto a otros

tripulantes, con el objeto de no comprometer la Seguridad en Vuelo, deberán tener un fundamento razonado y ser así aceptado por el personal designado por la Compañía, según se describe en el presente procedimiento.

3. Procedimientos:

3.1 Tan pronto se reciba el informe razonado de un piloto sobre su deseo de no formar parte de la tripulación de vuelo con otro tripulante, el Jefe de Flota respectivo dará las instrucciones pertinentes para cambiar los vuelos programados en los que hubiera coincidencia con la persona afectada objeto de la incompatibilidad.

3.2 Una vez recibido un informe sobre posible incompatibilidad, y recabada toda la información pertinente a los hechos, el Jefe de Flota respectivo convocará una entrevista personal e Individual con el emisor del informe, en la que estará presente un piloto expresamente designado por el Director de Operaciones y otro piloto designado por el piloto objeto de la entrevista. En esta entrevista se recabarán los hechos, detalles y puntos de vista del peticionario, debiendo realizarse dicha reunión en un plazo no superior a 30 días desde la emisión del primer informe.

Con el objeto de establecer los hechos de la manera más veraz posible, se realizará otra entrevista, SEPARADA, a la persona objeto de la reclamación de incompatibilidad, en los mismos términos y condiciones que la que se ha descrito anteriormente.

3.3 Se preguntará a los afectados sobre la aceptación de celebrar una entrevista conjunta con el Jefe de Flota, el piloto designado por el Director de Operaciones y los dos pilotos designados por cada uno de los implicados, para llegar a un consenso sobre lo acontecido y buscar un compromiso por parte de los afectados de solventar las diferencias personales.

El propósito de la entrevista será recuperar la confianza y restaurar la actitud positiva entre los tripulantes, mediante un dialogo constructivo con exposición de los hechos que llevaron a la situación indeseada actual.

4. Si el caso se reconduce y los tripulantes implicados se avienen a formar parte de una tripulación de vuelo, se les volverá a programar juntos como tripulación, esperando un tiempo prudencial a determinar por el Jefe de Flota.

5. En caso de no llegar a un acuerdo y si la situación no se resuelve, se emitirán las instrucciones oportunas a los departamentos afectados para que los tripulantes, entre los que existe incompatibilidad, no vuelen juntos formando parte de la misma tripulación, revisando dichas incompatibilidades de manera anual.

4. Casos especiales: Se considerarán casos especiales los de aquellas personas que tengan acumulados múltiples reportes de incompatibilidad de personas distintas y sobre los que se haya tenido constancia real de incompatibilidad (según el procedimiento descrito aquí).

Se dedicará una especial atención a estos casos y se valorará la participación del Director de Operaciones para su corrección o resolución.

5. Política de actuación: El presente procedimiento NO representará EN NINGÚN CASO implicaciones negativas para cualquiera de los afectados, siendo su único objeto el favorecer la Operación y obtener la mejor calidad en materia de Seguridad en Vuelo.

ANEXO XIII

Acuerdo sobre remoción en el cargo de comandante

Exponen

Primero. El Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair establece dos categorías profesionales para dicho Colectivo, las de Primer y Segundo Piloto y además establece la función de Comandante como cargo de confianza, que tendrá necesariamente que recaer en un Piloto 1º.

Segundo. Aunque la condición de Comandante constituye un cargo de confianza y no una categoría profesional, sin embargo, para acceder a la misma los Pilotos tienen que superar una serie de pruebas y cumplir una serie de requisitos objetivos y, en su consecuencia, la designación de estos como Comandantes por la Compañía está condicionada a la superación de las pruebas y requisitos objetivos anteriormente mencionados, por lo que para poder retirar la condición de Comandante se han de dar una serie de circunstancias que justifiquen dicha medida.

Tercero. Ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) convienen la necesidad de establecer un procedimiento por el que la Compañía pueda retirar la condición de Comandante.

En base a lo anterior:

Acuerdan

1. Que la Compañía para retirar la condición de Comandante tendrá que tener justa causa y aplicar el siguiente procedimiento:

a) Nombramiento de una Comisión que estará formada por dos representantes de la Compañía, y por dos representantes del Sindicato al que pertenezca el Comandante afectado o, en caso de que no pertenezca a ningún Sindicato, a dos representantes del piloto, que deberán ser pilotos de la compañía.

b) Dicha Comisión analizará las razones esgrimidas por la compañía que justifique la posibilidad del remover del cargo al Comandante.

c) Si la Comisión entiende por mayoría que existen causas para remoción emitirá el oportuno informe en dicho sentido, pudiendo entonces la empresa remover del cargo al citado Comandante sin perjuicio las acciones que este pueda ejercer frente a dicha medida.

d) Si la Comisión por mayoría no entiende que existan causas para dicha remoción emitirá el oportuno informe en dicho sentido y la empresa deberá mantener al Comandante en su cargo.

e) Si la Comisión no alcanza un acuerdo por mayoría, no se pronuncia o no emite informe, la compañía adoptará la decisión que considere más ajustada a derecho, sin perjuicio de las acciones legales que el afectado pudiera ejercer.

2. De las reuniones de la Comisión se extenderán las oportunas actas, firmadas por todos los asistentes, tanto en caso de conformidad como de disconformidad.

3. Desde la fecha de constitución de la Comisión hasta la emisión y firma del informe transcurrirá como máximo un plazo de 15 días naturales.

ANEXO XIV

Situaciones laborales especiales para pilotos de Spanair

1. *Reducciones de jornada*

Preámbulo

La presente regulación trata de guardar el equilibrio necesario para que los trabajadores puedan participar de la vida familiar, ajustando los permisos a la realidad social y económica del colectivo de pilotos de Spanair.

En este sentido y con el objetivo estratégico de fomentar una armonización de responsabilidades laborales y familiares, se establecen los presentes compromisos en materia de reducciones de jornada de los pilotos de Spanair, salvaguardando los niveles mínimos de protección previstos en la normativa legal existente al efecto.

A.—Reducciones de jornada tipo mensual.

1.—Este tipo de reducciones de jornada (en adelante RJ) tiene su origen en la normativa establecida en el artículo 37, apartados 5 y 6 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, y sobre la base del mismo se regulan y limitan; si bien, dadas las particularidades de la prestación laboral de los Pilotos de Spanair, que hace compleja una reducción de su jornada de trabajo en cómputo diario, se establece que dichas reducciones se harán efectivas en cómputo mensual, por la vía de la reducción de los días hábiles mensuales, proporcionalmente al porcentaje de reducción de jornada pactado.

Su solicitud y mantenimiento estará limitada a los supuestos de hecho contemplados en la norma de referencia (artículo 37 ET) y se articulará de conformidad con los siguientes extremos:

a. Las solicitudes se efectuarán por escrito, con una antelación mínima de dos meses naturales completos a la fecha de inicio de la reducción demandada y, junto a las mismas, deberá acompañarse la documentación acreditativa legalmente establecida al efecto para la situación que da origen al derecho a dicha reducción, y en el caso de atención a mayores, de un informe médico favorable.

b. La notificación de la Compañía comunicando la concesión o denegación justificada, con expresión de las causas que motivan tal decisión, deberá efectuarse con una antelación mínima de treinta días a la fecha de inicio solicitada. La ausencia de notificación en este plazo será considerada, de hecho, como la concesión efectiva a la petición del interesado.

c. La duración mínima del período por el que se solicitará o concederá la RJ será de seis meses naturales consecutivos, durante los cuales, el solicitante al que se le concediese, no podrá renunciar a la misma.

d. Una vez concedida la RJ, se entenderá que la misma se prorroga automáticamente por semestres completos sin necesidad de solicitud explícita por parte del piloto, debiendo éste solo informar a la empresa cuando desee dar por finalizada la misma, con una antelación mínima de dos meses a la fecha de finalización deseada.

e. Los porcentajes de reducción, sobre la jornada de trabajo mensual serán del 25%, 33% o 50%, a elección del Piloto.

f. Una vez iniciado un determinado porcentaje de RJ, deberá mantenerse por un período mínimo de seis meses. El incremento de dicho porcentaje, caso de desearse y respetando la duración mínima antes establecida en cómputo global, deberá solicitarse con una antelación mínima de 2 meses naturales. Dicha antelación no será necesaria en caso de que lo solicitado sea una reducción del porcentaje inicialmente asignado.

g. La concreción de los días de disfrute de la RJ corresponderá al piloto. No podrán solicitarse por parte del piloto ni existirá obligación alguna por parte de la Compañía de conceder días de RJ aislados. En cualquier caso, el mínimo de días consecutivos de RJ solicitados por el piloto no podrá ser inferior a dos. Igualmente estará limitado el número de sábados, domingos y festivos que podrán solicitarse como RJ, pudiendo tan sólo solicitarse un máximo de dos días al mes que coincidan en sábados, domingos y festivos por aquellos pilotos en situación de RJ al 25%, un máximo de tres para los que tengan RJ al 33% y un máximo de cuatro para los que la tengan al 50%.

h. El ejercicio al derecho de determinación del período de disfrute por parte de los pilotos que deseen acogerse a la reducción de jornada, se articulará mediante petición o solicitud a su jefatura de flota respectiva no más tarde del día 8 del mes previo a aquel de cuya reducción se trate, quedando obligada la Compañía a acusar recibo de tal solicitud. De no recibirse dicha solicitud con la antelación señalada, la Compañía asignará discrecionalmente los días de RJ que pudieran corresponder al piloto en cuestión.

i. El número máximo de días libres LP por los Pilotos en situación de RJ se verán regulados de la forma siguiente:

Reducción al 25%.—3 LP.

Reducción al 33%.—2 LP.

Reducción al 50%.—1 LP.

2.—A los efectos de reflejar la reducción de jornada en la programación mensual del piloto, será de aplicación el siguiente procedimiento operativo:

a) Los pilotos en situación de RJ verán reducidas sus HB, AL, horas nocturnas, imaginarias, VEC, días fuera de base y días francos respecto a la media, en proporción aproximada a la de su RJ, tomando como referencia para el cálculo de dicha media, la de los pilotos de la misma flota, base y función sin que la desviación sobre la misma pueda ser superior a más/menos un 5% de dicha media; es decir, el número de horas a volar por un piloto en situación de RJ se obtendrá de multiplicar el resultado anterior por el coeficiente de reducción de su RJ. Toda la documentación referente a este caso, estará a disposición de la RR.PP. a requerimiento de la misma.

b) La reducción de jornada, con independencia de cual sea el porcentaje elegido, no afectará al número de días de vacaciones anuales, ni al número total de días libres correspondientes, según regulación establecida en la legislación vigente.

c) Los días en los que se haga efectiva la reducción de jornada solicitada, aparecerán en la programación mensual inicial del piloto con la clave «RJ». Estos días tendrán la consideración de inamovibles.

d) Los días libres correspondientes al porcentaje de reducción asignado, aparecerán en la programación mensual inicial del piloto con la clave «LJ». Estos días tendrán la consideración de inamovibles.

e) Dado que el número de días libres a programar a cada Piloto puede variar mensualmente, por aplicación de lo dispuesto en el Convenio Colectivo vigente, la Compañía, respetando las fechas que el piloto determine, distribuirá las mismas entre días de reducción de jornada «RJ» y días libres «LJ», de tal forma que el Piloto en cuestión vea reducido su tiempo de trabajo en la proporción elegida, sin que ello implique un menor número de días libres en el mes.

f) El número de días LJ a asignar en relación a la RJ mensual será:

Al 50%.—5días LJ.

Al 33%.—3días LJ.

Al 25%.—2días LJ.

En base a lo anterior, corresponderán un total de 10 días con consideración de RJ al mes para los acogidos al 50%, 7 días para los acogidos al 33% y 5 días para los acogidos al 25%. No obstante lo anterior, estos días se reducirán proporcionalmente en casos de vacaciones o licencias.

g) No se programará actividad ninguna al día siguiente de un día RJ antes de las 06:00 LT ni el día previo al RJ con posterioridad a las 23:30 LT. Si por motivos de retraso la hora de llegada Block de un vuelo fuese posterior a las 00:00 LT de un día programado como RJ, el piloto no tendrá derecho a la recuperación del mismo, pero sí a su abono como día trabajado con los conceptos variables que le correspondiesen y en la proporción de 1/30 parte de los conceptos fijos respectivos.

3.—Condiciones económicas de aplicación de la reducción de jornada: la situación de reducción de jornada conlleva necesariamente la disminución proporcional del salario, en idéntico porcentaje y en los términos a continuación expuestos:

a) Reducción proporcional del número de horas block equivalentes previstas en el C.C. (70 horas mensuales para la flota de corto / medio radio).

b) Reducción proporcional del número de horas de actividad laboral previstas en el C.C. (140 horas mensuales para la flota de corto y medio radio)

c) Los conceptos retributivos variables no experimentarán reducción, devengándose por su importe íntegro en función de lo efectivamente producido.

d) Los conceptos retributivos fijos de devengo mensual y superior al mensual, así como el «plus de transporte» se disminuirán en la misma proporción que el porcentaje de reducción elegido.

Por parte de la Compañía Spanair no existirá obligación de concesión de reducción de jornada en los términos descritos bajo este epígrafe «Reducciones de jornada Tipo

Mensual», en la medida en que el solicitante no acepte y respete las condiciones y limitaciones aquí pactadas.

La reducción de jornada contemplada constituye un derecho individual de los trabajadores, hombres y mujeres. No obstante, si dos o más trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, el empresario podría limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la empresa.

B.—Reducciones de jornada potestativa.

Su solicitud no estará condicionada a la concurrencia de los supuestos de hecho previstos en el artículo 37.5 del Estatuto de los Trabajadores y su concesión será potestativa para la empresa, no existiendo obligación de concederla por parte de ésta cuando se estime no conveniente su concesión. No obstante, la Compañía explicará convenientemente al afectado por tal decisión, de las causas de la denegación de la misma. Las limitaciones a la concesión de estas reducciones de jornada podrán ser tanto generales para todo el colectivo de pilotos, como particulares en relación a categoría, función, base o flota.

Por parte de la Compañía se publicarán anualmente en el mes de junio, para cumplir los plazos de petición holgadamente dado que este tipo de RJ empiezan en octubre, los cupos máximos de estas reducciones de jornada para ese año, que podrán ser distintos por bases, flotas, categoría, función y mes de disfrute.

Para su concesión, en caso necesario ante solicitudes equivalentes o similares, se aplicará el orden de prioridad según el criterio de mayor a menor antigüedad administrativa.

Podrán solicitar esta modalidad todos aquellos pilotos con más de 5 años de antigüedad efectiva.

El plazo mínimo de concesión será de 1 mes y los porcentajes de reducción serán los que la empresa determine en cada publicación de cupos.

Los meses en que se puede solicitar y/o disfrutar de esta modalidad de RJ, serán los de octubre a mayo inclusive.

En lo demás, la aplicación de los plazos de solicitud, concesión, modificación así como las condiciones de aplicación, programación y retributivas serán las mismas que las señaladas para la modalidad anterior de reducción de jornada considerada (RJ tipo mensual).

C.—Reducciones de jornada por franja horaria diaria.

Su solicitud estará limitada a los supuestos de hecho contemplados en la norma de referencia (artículo 37.5 ET) y en su concesión se estará estrictamente a lo legislado en dicha materia y cuyos criterios de aplicación se ceñirán de forma rigurosa a lo establecido en la legalidad vigente en el momento de su aplicación, siendo las condiciones económicas de aplicación de la reducción de jornada las que se han establecido para la de Tipo Mensual.

II. *Descanso invernal*

Figura por la que Spanair podrá ofrecer a sus pilotos plazas por base, flota y función durante los períodos de baja producción, desligándose éstos de la operación, a excepción de necesidades de mantenimiento de licencia y calificaciones.

La remuneración ofrecida será la que se determine entre la Compañía y la Representación Sindical de Pilotos, en cada momento en atención a todas las circunstancias concurrentes y nunca superior al 50% de los conceptos fijos mensuales, prorrateándose las pagas extraordinarias.

III. *«Seniority»*

La presente regulación pretende primar tanto la antigüedad en la Compañía Spanair, como reconocer que la edad física y psíquica afecta al rendimiento del Piloto y supone un aumento del tiempo necesario para su recuperación, tras un período de trabajo.

Los requisitos personales para poder acogerse a esta situación especial de carácter voluntario, son los siguientes:

Ser piloto en activo, formando parte de la tripulación mínima en cualquiera de las flotas de la compañía, y

1. Tener cumplidos 60 años, y haber acumulado una antigüedad mínima de 10 años en Spanair, o bien
2. Tener 22 años de antigüedad efectiva en la Compañía descontándose para dicho cómputo los períodos permanecidos en situación de excedencia, licencias o suspensión de actividad, o bien
3. Tener cumplidos 55 años, y haber acumulado una antigüedad mínima de 15 años en Spanair, descontándose para dicho cómputo los períodos permanecidos en situación de excedencia, licencias o suspensión de actividad.

La prioridad de asignación para acogerse a la figura de «Seniority» será en primer lugar para los recogidos en el punto «1» anterior (y por antigüedad administrativa dentro de este punto «1»). Una vez asignado a éstos, se establecerá la «Seniority», con el límite establecido en el presente documento, para aquellos pilotos que reúnan las condiciones recogidas en el punto 2 ó 3 por orden de antigüedad administrativa.

Anualmente será pactado, entre la Compañía y la Representación de Pilotos, el cupo máximo de reducciones por Seniority que por dicha causa deberán concederse para cada flota, categoría y función; que nunca será inferior al 3%. No existirá obligatoriedad en su concesión, cuando se hubiese cubierto dicho cupo.

Los distintos porcentajes de reducción de jornada de trabajo posibles para la «Seniority» serán de un 25 %, 33% o de un 50 % de dicha jornada. En cualquier caso serán RJ's de Tipo Mensual.

La posible concesión de estas reducciones por Seniority tendrá carácter anual, debiendo ser revisado su disfrute cada año, en función de los criterios de prioridad antes definidos. Su concesión se limitará al período comprendido entre el 01 de octubre y el 31 de mayo, ambos inclusive. Los plazos de solicitud, concesión, etc. serán los mismos que los establecidos para la RJ de tipo Mensual anteriormente señalada.

La concreción del período de disfrute de la reducción de jornada corresponderá al piloto, si bien su concesión será por el período completo de octubre a mayo ambos inclusive. Las solicitudes de días de reducción (días RJ) deberán efectuarse por bloques mínimos de tres días consecutivos.

No se programarán «incidencias» al piloto acogido a esta reducción de jornada si no dispone de 10 días mínimos al mes de disponibilidad efectiva.

A efectos de reflejar la reducción de jornada en la programación mensual del piloto, será de aplicación lo recogido a tal efecto en el apartado de la RJ de tipo mensual.

La situación de reducción de jornada conlleva necesariamente la disminución proporcional del salario, en idéntico porcentaje y en los mismos términos expuestos a tal efecto bajo el epígrafe RJ tipo mensual.

Adicionalmente a lo anterior, los pilotos con 60 años cumplidos sujetos al sistema de reducción por Seniority, podrán solicitar la exclusión de una franja horaria diaria de hasta cinco horas consecutivas en la programación de sus vuelos, solicitud que se mantendrá inalterada durante todo el período de concesión de la Seniority.

IV. Jubilación parcial

Los Pilotos de Spanair que tengan 60 años cumplidos y reúnan las demás condiciones exigidas para tener derecho a la pensión contributiva de jubilación de la Seguridad Social, podrán acceder a la jubilación parcial en los siguientes términos:

El Piloto concertará con la empresa Spanair, un contrato a tiempo parcial por el que aquél reduzca su jornada de trabajo y su salario entre un mínimo del 25% y un máximo del 85% de aquéllos. Estos porcentajes se entenderán referidos a una jornada de trabajo de un trabajador a tiempo completo comparable, y se pactará la reducción por días al mes y nunca por horas.

Si el trabajador accede a la jubilación parcial con menos de 65 años de edad real, sin que, a tales efectos, se tengan en cuenta las bonificaciones o anticipaciones de edad de jubilación que correspondan, la empresa concertará simultáneamente un contrato de relevo con otro Piloto en situación de desempleo, con objeto de sustituir la jornada de trabajo dejada vacante por el trabajador que se jubila parcialmente. Dicho piloto ingresará en la flota de MD mientras exista dicha flota y no se pacte lo contrario.

La compañía se compromete a no contratar a pilotos con 60 o más años cumplidos, ya sea en este tipo de contratación o en cualquier otro que exista en el C.C. vigente

Peculiaridades del contrato a tiempo parcial del trabajador que se jubila con menos de 65 años:

Se formalizará por escrito y en el modelo oficial.

Deberán figurar en el mismo los elementos propios del contrato a tiempo parcial, o completo, así como la jornada que el trabajador realizaba antes y la que resulte como consecuencia de la reducción de su jornada de trabajo.

La celebración del contrato no supondrá la pérdida de los derechos adquiridos y de la antigüedad que correspondan al trabajador.

Peculiaridades de la «sustitución» del comandante que se jubila:

Se formalizará dicha sustitución por escrito en el modelo oficial de contrato de relevo y en él deberá constar necesariamente el nombre, edad y circunstancias profesionales del trabajador sustituido.

Cada vez que las vacantes parciales generadas por jubilación parcial de Comandantes alcancen el 100% de una unidad de puesto de trabajo, dicho puesto deberá ser cubierto por promoción de un FO de la Compañía a jornada completa, procediendo a cubrir a su vez el puesto del FO promocionado con la contratación de un FO de nueva incorporación, una vez superadas por éste las preceptivas pruebas de ingreso en la Compañía.

El tipo de contrato de trabajo que ha de celebrarse con el trabajador que sustituye al que accede a la jubilación parcial ha de ser siempre de relevo, contrato este que ha de formalizarse por escrito en modelo oficial y cuya duración puede ser indefinida o igual a la del tiempo que falte al trabajador relevado para alcanzar la edad de jubilación.

Los pilotos acogidos a la figura de la Jubilación Parcial tendrán la posibilidad de solicitar la exclusión de una franja horaria diaria de hasta cinco horas consecutivas en la programación de sus vuelos. Dicha solicitud se mantendrá inalterada mientras se mantenga dicha situación.

V. Contrataciones de pilotos de 60 años ó más

La Compañía no contratará a ningún piloto con una edad de 60 años cumplidos o superior para ejercer o desempeñar las funciones y tareas correspondientes a dicho grupo profesional. Igualmente, la Compañía nombrará a sus instructores, inspectores y examinadores únicamente de entre los pilotos en plantilla de Spanair en las situaciones contempladas en el CC y acuerdos y que no exceda de 65 años, con la siguiente excepción:

Que se trate de Simulator Flight Instructor, de hasta 68 años, siempre que fuera SFI desde antes de los 65 y el porcentaje de SFI de más de 65 años no supere el 10% de la plantilla de instructores de simulador.

ANEXO XV

Normas reguladoras de la manutención a bordo

Programación de las comidas de tripulación

1. Periodos de servicio de vuelo: Para determinar los servicios de catering que corresponden a cada tripulante, se tomará siempre la hora local de firma y la hora local de llegada block programada del vuelo.

La tabla de horarios de programación de las comidas en función de la hora de firma y llegada block programada, del último salto, queda como sigue:

Período	Tipo de comida
1º De 04:01 LT a 10:00 LT	Desayunos
2º De 08:31 LT a 13:00 LT	Bocadillos
3º De 13:01 LT a 15:00 LT	Comidas
4º De 15:01 LT a 21:00 LT	Bocadillos o BQFY
5º De 20:01 LT a 23:30 LT	Cenas
6º De 23:01 LT a 04:00 LT	Bocadillos

Los servicios serán de acuerdo con las siguiente tabla (D = desayuno, B = bocadillo, CO = comida, CE = cena, BQFY = bocadillo, queso. Fruta y yogurt).

Hora de firma Período	Hora llegada block Período	Actividad realizada	Servicio Catering que corresponde	Observaciones
1º	1º	Cualquiera	D	Desayunos en hotel o o/b
1º	2º	Inferior a 4 horas	D	Desayunos en hotel o o/b
1º	2º	Superior a 4 horas	D + B	Desayunos en hotel o o/b
1º	3º	Cualquiera	D + CO	Desayunos en hotel o o/b
1º	4º	Cualquiera	D + B + CO	Desayunos en hotel o o/b
1º	5º	Cualquiera	D + CO + B + CE	Desayunos en hotel o o/b
1º	6º	Cualquiera	D + CO + B + CE + T	Desayunos en hotel o o/b
2º	2º	Cualquiera	B	Canarias: + bollería
2º	3º	Cualquiera	B + CO	Aplicable periodo 6º- 6º
2º	4º	Cualquiera	B + CO	Aplicable periodo 6º- 6º
2º	5º	Cualquiera	CO + B + CE	Canarias: + bollería
2º	6º	Cualquiera	CO + B + CE	
2º	1º	Cualquiera	CO + B + CE + D	
3º	3º	Cualquiera	CO	
3º	4º	Cualquiera	CO + B	
3º	5º	Inferior a 7 horas	CO + B	
3º	5º	Superior a 7 horas	CO + B + CE	
3º	6º	Cualquiera	CO + CE + B	
3º	1º	Cualquiera	CO + CE + B + D	
4º	4º	Cualquiera	B	
4º	4º	Cualquiera	BQFY	
4º	5º	Cualquiera	B + CE	
4º	6º	Cualquiera	CE + B	
4º	1º	Cualquiera	CE + B + D	
4º	2º	Cualquiera	CE + B + D	
4º	3º	Cualquiera	CE + B + D + CO	
4º	6º	Cualquiera	CE + B	
5º	1º	Cualquiera	CE + B + D	
5º	2º	Cualquiera	CE + B + D	
5º	3º	Cualquiera	CE + B + D + CO	
5º	4º	Antes 17:00	CE + B + D + CO	
5º	4º	Después 17:00	CE + B + D + CO	
5º	5º ó 6º	Cualquiera	B + CE	
6º	1º	Cualquiera	B + D	
6º	2º	Cualquiera	D + B	
6º	3º	Cualquiera	B + D + CO	
6º	4º	Antes 17:00	B + D + CO	
6º	4º	Después 17:00	D + B + CO	

Esta tabla se empleará sólo para los servicios a bordo. Independientemente de cualquier combinación de horarios siempre habrá algún alimento a bordo reservado a la tripulación por motivos de seguridad.

Asociado a toda comida o cena irá una bandeja de fruta cortada o por piezas, así como una bandeja de yogurt.

Cuando se efectúe un cambio de avión se aplicarán escrupulosamente los servicios definidos por periodos sin aplicación de la tabla, a menos que se establezca un procedimiento para trasladar el catering que corresponda a cada tripulante al avión correspondiente sin que medie acción de la tripulación.

En aquellos vuelos en que la hora de firma se origine en el periodo 1.º, se embarcará desayuno siempre y este consistirá en: 1 pieza de fruta, ½ yogurt, ½ cornflake (cereales) y 1 pieza de bollería por tripulante.

En vuelos nocturnos desde Canarias con llegada anterior a las 04:00 LT, adicionalmente se embarcará una bandeja de bollería.

En vuelos cuya actividad sea inferior a 7 horas (de hora de firma a hora de llegada block programada) y en los que corresponda servicios de comida, bocadillos y cena, se

programará a bordo únicamente comida y bocadillos, manteniéndose el derecho a percibir la cena en el hotel o lugar concertado por la Compañía.

Siempre que estando de actividad un tripulante entre en un periodo en el que corresponda comida, la Compañía se hará cargo de ésta, independientemente del lugar en que esto suceda.

2. Horarios de comidas programadas en vuelo o en tierra: Los servicios de comidas o cenas para tripulantes se programarán a bordo del avión o en tierra teniendo en cuenta el siguiente criterio:

- a) Vuelo aterrizado hora block antes de las 15:00 LT: comida en tierra.
- b) Vuelo aterrizado hora block después de las 15:01 LT: comida a bordo.
- c) Vuelo aterrizado hora block antes de las 23:00 LT: comida en tierra
- d) Vuelo aterrizado hora block después de las 23:01 LT: comida a bordo.

3. Comidas programadas en tierra:

a) Si coincide con la base del tripulante, la comida será en el aeropuerto o lugar concertado por la compañía.

b) Si no coincide con la base del tripulante, la comida será en el hotel, aeropuerto o lugar concertado por la compañía según conveniencia del tripulante y disponibilidad de recogida posterior.

Siempre que un tripulante realice:

Dos únicos saltos, cuya actividad de hora de firma a hora de block programada de acuerdo con el Daily Schedule sea inferior a tres horas y/o

Un único salto, cuya actividad de hora de firma a hora de llegada programada de acuerdo con el Daily Schedule sea inferior a dos horas y cuarto.

Se sustituirán los servicios de comida o cena abordo por comida en tierra de acuerdo a la definición del apartado a) y b) de este mismo punto 3 y siempre que le corresponda de acuerdo a los periodos establecidos en el punto 1.

Con una escala superior a dos horas durante los periodos 3.º y 5.º, la comida o cena será programada en tierra.

4. Retrasos: En todos aquellos casos en los que por causas de retrasos operacionales corresponda un servicio de catering de acuerdo al horario establecido al principio de esta Normativa y no se encuentre a bordo, a criterio del Comandante y siempre que sea posible, podrá solicitarlo con la antelación suficiente, informando mediante formato FOR a su correspondiente Jefe de Flota, quien dará curso de dicho informe al Departamento de Catering.

Cuando debido a retrasos, y el Comandante del vuelo no haya podido solicitar el embarque de la correspondiente comida o cena, y la nueva hora de llegada block sea a una hora tal en la que los restaurantes en el hotel, en el aeropuerto, o lugar concertado estén cerrados, se ofrece la posibilidad de efectuarla en cualquier restaurante de la zona, a discreción de cada tripulante, con un coste máximo a cargo de la compañía de 30 € por tripulante. A criterio del tripulante, podrá efectuarla de igual forma con el servicio de habitaciones del hotel, siempre con la limitación anteriormente citada.

En estos casos, el tripulante abonará la factura, siéndole posteriormente reembolsada por la Compañía a su presentación, junto con una fotocopia del parte de vuelo y un informe (FOR/COR) que especifique el motivo del retraso.

5. Cancelaciones: Se podrán cambiar los servicios de comida o cena a bordo para realizarlos en el hotel, aeropuerto o lugar concertado, siempre que se notifique la cancelación con una antelación mínima de 6 horas a la hora de despegue programada, siendo dichas cancelaciones solicitadas a Crew Control, quien adelantará la petición telefónicamente, remitiendo a continuación el correspondiente télex a la empresa suministradora de Catering, con copia al Departamento de Catering de Spanair, a la Flota y a Jefatura de TCPs, con indicación de la hora en la que se solicitó.

6. Embarque de servicios: Durante el desarrollo de una actividad en la que desde la hora de firma y la de cambio a otro avión, en periodos que correspondan a una de las dos

comidas principales, haya más de 3 horas, dichos servicios serán embarcados en el primer avión en donde realicen los tripulantes su servicio de vuelo; si el cambio a otro avión se realizara con menos de 3 h. desde la hora de firma, se embarcará dicho servicio en el segundo avión, siempre que el cambio de avión se produzca antes de las 15:00 o las 23:00 según corresponda comida o cena.

7. Tripulantes en movimiento o realizando cursos: Los tripulantes realizando cursos o un movimiento en horario correspondiente a comida o cena, realizará aquellas en tierra en el hotel, aeropuerto, o lugar concertado, según proceda.

8. Selección de menús: En la selección de menús con las distintas empresas de catering asistirá un miembro de la Representación de Pilotos.

Se le facilitarán los medios necesarios para la asistencia a dichas presentaciones, tanto de programación como de billetes si fueran necesarios.

Manutención en horario de Actividad.

a) En situación de actividad aérea la Compañía debe proporcionar al Piloto la debida manutención en el período que señala el OM, sin perjuicio del devengo de la dieta de contacto correspondiente.

b) En el supuesto de que, estando prevista la manutención a bordo de la aeronave, ésta no fuese facilitada al piloto por causas a él no imputables, la Compañía facilitará manutención en tierra, en establecimiento de restauración u hotel, o correrá con el importe de dicha manutención sin que en ningún caso éste supere la cantidad estipulada por la Compañía, que estará en línea con la que le hubiera costado a ésta la alimentación no efectuada; se procederá a comunicar a la Representación de Pilotos la cantidad estipulada por la Compañía al efecto.

c) Cuando, a pesar de lo anterior, un piloto renuncie a efectuar a bordo o en tierra una manutención y ello tenga como motivo «proteger» la rotación y/o operación que tenga asignada, podrá solicitar de la Compañía una compensación, que ésta se compromete a satisfacer, por la alimentación no efectuada siempre que su importe no supere en ningún caso el coste que aquella hubiera tenido para la Compañía.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto a) del presente apartado, la obligación de manutención a cargo de la Compañía se extenderá también a aquellos supuestos en que, fuera de base y en el período fijado para el almuerzo o la cena, el piloto se encuentre en situación de actividad laboral, inmediatamente posterior a una actividad aérea.

Comidas en actividad.

a) Se acepta que en aquellas actividades que sean sólo vuelos en posición y que comprendan periodo de almuerzo o cena, la Compañía se hará cargo de la manutención del piloto. Por tanto no se descontarán las comidas en días que haya vuelo en situación.

b) Si por la hora de llegada al mediodía corresponde comida y ésta no es consumida, el piloto podrá realizar dicha manutención por la noche del mismo día a cuenta de la empresa, sin cargo para él.

Por tanto:

Supuesto en el que falte a bordo la comida o cena.—En este supuesto, la comida que efectúe el piloto será por cuenta de la Compañía, en el restaurante u hotel contratado en el aeropuerto; si se realiza en establecimiento distinto, no podrá superar el coste normal que hubiera tenido para la Compañía y deberá presentarse la correspondiente factura de la manutención efectuada para que se le haga efectiva hasta el importe indicado.

Supuesto en el que el comandante renuncia a efectuar manutención, bien a bordo o en tierra, para proteger la operación de vuelo.—En este supuesto procede el pago de la compensación por falta de manutención, fijada en 12 o 14 € según se trate de vuelos nacionales o internacionales, debiéndose incluirse una explicación en el parte de vuelo con los motivos que llevaron a adoptar tal medida.

ANEXO XVI

Acuerdo FDM-Programa de análisis de los datos de vuelo (Flight Data Monitoring Program)

FDM – Flight Data Monitoring Program (Programa de Análisis de los datos de vuelo)

Considerando los compromisos mutuos a los que hace referencia en este acuerdo, este acuerdo esta realizado teniendo en cuenta lo establecido en el actual Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair S.A, firmado por y entre Spanair S.A. (en lo sucesivo «La Compañía» o «Spanair»), y los Pilotos de Líneas Aéreas contratados por Spanair S.A representados por los Sindicatos de Pilotos SEPLA y ASPA (en lo sucesivo «Representaciones Sindicales de los Pilotos»).

Considerando que tanto la Compañía como las «Representaciones Sindicales de los Pilotos», son parte de un acuerdo colectivo (en lo sucesivo «Convenio Colectivo»), que establece y da fuerza legal a las condiciones salariales, normas y condiciones de trabajo para los Pilotos de la Compañía, y que es efectivo desde el 1 de enero de 1999; y

Considerando que las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) se han reunido con el objetivo de discutir la implementación de un Programa FDM en el que el registro de los datos de vuelo es recopilado y analizado, tal y como recomienda JAR OPS 1; y,

Considerando que las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) reunidas tienen como única intención el propósito de que el FDM incremente la seguridad y calidad de las operaciones de vuelo, y,

Considerando que, las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) acuerdan que es apropiado el inicio de una prueba del Programa FDM, programa que finalizará transcurridos dos años desde la fecha de implementación de este programa a no ser que se promulguen, incluyan y mantengan disposiciones específicas de protección de pilotos en la Ley de Seguridad Aérea (Ley 21/2003, de 7 de julio)» y en la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, o por cualquier otra medida que satisfaga de la misma manera a ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos).

Teniendo en cuenta todo lo anterior, ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) establecen de mutuo acuerdo lo siguiente:

A.–Definiciones:

1. «FDM Program»: Se entiende como un Programa diseñado conforme a este acuerdo para incrementar la seguridad en vuelo a través de un análisis de los registros de los datos de información del vuelo.

2. «FDM Data»: Se entiende como toda información obtenida por cualquier medio para su utilización en el Programa FDM. Los datos FDM tan solo podrán ser utilizados con el propósito de un análisis FDM.

3. «Identifying Data»: Se entiende como cualquier dato FDM o combinación de datos que permita asociar datos con un determinado tripulante.

4. «Identified Data»: Se entiende como cualquier dato FDM recabado con anterioridad a cualquier despersonalización de datos.

5. «FDM Program Information»: Se entiende como todos los datos FDM y el análisis y recopilación de esos datos.

6. «FDM Work Group» o «COMITÉ FDM (CFDM)»: Se entiende como el Comité compuesto por el Director de Calidad y Seguridad en Vuelo, el Jefe de Seguridad de Vuelo y el Jefe de FDM, nombrado por el Director de Calidad y Seguridad en Vuelo y aceptado por los jefes de las Delegaciones Sindicales reconocidos por la Compañía que forman parte de dicho Comité y un representante de cada uno de los Sindicatos igualmente reconocidos por la Compañía Spanair.

7. «Operational Safety Exceedance Event»: Se entiende como un suceso en el cual una aeronave es operada tal y como se determina por los datos FDM, fuera del acuerdo mutuo sobre tolerancias, tal y como se acuerde por el CFDM y establezca en el libro de análisis del FDM.

8. «Operational Routine Event»: Se entiende como un suceso en el cual existe una aeronave que es operada como se deduce de los datos FDM, dentro de las tolerancias previstas por el sistema, decididas por el CFDM, y que están establecidas en el libro de análisis del FDM.

9. El término «Representante designado por la Representación Sindical», se entiende como un piloto miembro del Comité de FDM, al cual se le concede la capacidad de identificar y entrevistar a miembros de la tripulación, que hayan estado involucrados en un Operational Safety Exceedance Event, con el único propósito de obtener más información. Los miembros de la tripulación no serán identificados ni tendrán contacto con ninguna persona que no haya sido designada por el representante sindical miembro del Grupo de trabajo FDM.

B.—Programa FDM:

1. Este acuerdo cubre la utilización, descarga de datos, procesamiento y cumplimentación de la información de vuelos obtenida a través del programa FDM en Spanair, siendo el LOMS (Sistema de Gestión de Operaciones de Línea, de Airbus), el único analizador de datos autorizado para su uso en los asuntos de este acuerdo.

Las políticas y procedimientos del programa FDM están descritos en el Libro de Análisis del FDM (FDM Handbook) que será aprobado por el CFDM. Cualquier variación de lo acordado sobre el programa FDM, requerirá aprobación previa escrita del Comité FDM antes de su implementación.

2. Toda instalación en cualquier clase de equipo, de cualquier dispositivo, equipo, o sistema que sea capaz de monitorizar la actuación del piloto para propósitos del programa FDM, deberá ser acordada previamente por el CFDM.

3. El CFDM supervisará la operación diaria del programa FDM y establecerá las políticas y procedimientos necesarios, tal y como estén descritos en el Libro de Análisis del FDM, para asegurar su conformidad con el presente acuerdo.

4. El diseño del programa FDM deberá asegurar la confidencialidad inicial y el máximo anonimato de los tripulantes considerados individualmente.

5. Si hubiese una violación de los protocolos establecidos en el programa FDM tal y como se establecen en este Acuerdo, la miembros representantes sindicales pertenecientes al CFDM tendrán la potestad de suspender el programa FDM hasta que exista una revisión de este acuerdo por las partes firmantes del mismo.

6. En el supuesto de que se produzca una finalización del programa FDM o una cancelación de este acuerdo, toda la identificación de datos y datos identificados se destruirán inmediatamente.

C.—Alcance:

1. Se mantendrán los suficientes datos despersonalizados para cumplir los requerimientos acordados sobre el programa FDM. Todos los datos despersonalizados, informes LOMS, y análisis de dichos datos, deberán estar disponibles para el CFDM tal y como se describe en el Libro de Análisis del FDM.

2. Deberá existir una evaluación continua por las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) del exceso de valores, y cualquier estudio o evaluación especial, requerirá previo acuerdo mutuo por el CFDM.

3. Toda modificación, adición o supresión en el Libro de Análisis del FDM (FDM Handbook) requerirá la aprobación escrita del CFDM.

4. Los representantes sindicales de los pilotos serán puntualmente notificados por el administrador del FDM de cualquier solicitud de información del programa FDM realizada por terceros.

5. El acceso a datos despersonalizados del programa FDM en propiedad de la Compañía, podrá ser proporcionado a aquellos departamentos internos y/o entidades externas a la misma que lo soliciten, previa aprobación del CFDM.

6. El programa FDM es un programa de seguridad autónomo, y no tiene intención de efectuar ningún cambio en los sistemas de adquisición y uso de datos de vuelo actualmente existentes.

D.—Mantenimiento de datos:

1. La Compañía despersonalizará los datos identificados tan pronto sea posible y en un plazo máximo de siete (7) días desde la descarga de los datos en el sistema.
2. Cualquier empleado o miembro, tanto de la compañía como de los sindicatos, que tenga contacto con algún dato identificado utilizado en el programa FDM, tendrá terminantemente prohibida su divulgación a terceros, con excepción del representante sindical designado.
3. Los empleados relacionados con datos de vuelo identificados o identificables, deberán en cualquier caso firmar un acuerdo de confidencialidad con la Compañía con anterioridad a cualquier tipo de relación con estos datos.

E.—Utilización de los datos:

1. Tan solo el representante sindical designado miembro del CFDM está autorizado para identificar a los tripulantes individuales con algún dato específico (personalización de datos).
2. Únicamente el representante sindical designado y miembro del CFDM será autorizado para contactar directamente con cualquier miembro de la tripulación relacionado con un Suceso Operacional de Exceso de Seguridad.
3. Cualquier nota, anotación, u otro documento que sea utilizado por el representante sindical designado y miembro del CFDM en cualquier contacto con un tripulante de vuelo, con relación a un suceso específico del FDM, será considerado dato identificado a efectos de este acuerdo y deberá ser despersonalizado de acuerdo con el párrafo D.1.
4. El programa FDM será utilizado para evaluar e implementar todas las áreas relacionadas a continuación, de cualquier forma que no haya sido prohibida expresamente en este Acuerdo:
 - a) Características de la aeronave (Aircraft Performance).
 - b) Características de los sistemas de la aeronave (Aircraft Systems Performance).
 - c) Actuación de la tripulación (Crew Performance).
 - d) Procedimiento de la Operación (Operational procedure).
 - e) Procedimientos de la Compañía (Company procedures).
 - f) Programas de entrenamiento (Training Programs).
 - g) Diseño de la aeronave (Aircraft Design).
 - h) Sistema Operacional ATC (ATC Operational System).
 - i) Asuntos Operacionales Aeroportuarios (Airport Operational Issues).
 - j) Asuntos meteorológicos (Meteorological Issues).
 - k) Cualquier otra área de mutuo acuerdo por ambas partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos).
5. La información del Programa FDM no será utilizada en parte o en su totalidad como base para emprender acciones disciplinarias contra los pilotos individual o colectivamente.
 - a. La información del Programa FDM no será admitida en ninguna reclamación o Comisión Técnica de investigación.
 - b. La información del Programa FDM no será utilizada para sustentar o corroborar información obtenida de otras fuentes, excepto en aquellos casos en los que ésta, esté relacionada con investigaciones que se emprendan a consecuencia de algún Informe de incidente, y siempre con el consentimiento previo por escrito del Comandante y el Segundo Piloto del vuelo, así como del CFDM.
 - c. La Compañía no iniciará ninguna investigación alegando falta de conducta de un piloto, sobre la base de información obtenida por el Programa FDM.
 - d. La información del Programa FDM no será utilizada como prueba en el proceso de decisión acerca de la competencia profesional de ningún piloto.

F.–Comité FDM (CFDM):

1. El CFDM se reunirá como mínimo 4 veces al año.
2. Las decisiones que se adopten por el CFDM deberán ser unánimes.

Miembros COMITÉ FDM (CFDM):

Director de Calidad y Seguridad en Vuelo.

Jefe de Seguridad de Vuelo.

Jefe de FDM.

Representante Sindical nombrado por SEPLA.

Representante Sindical nombrado por ASPA.

G.–Duración:

Este acuerdo será efectivo una vez obtenida la aprobación de los representantes sindicales de SEPLA-Spanair y ASPA-Spanair, con efecto retroactivo desde la fecha de su firma, y permanecerá en vigor hasta las 00:01 horas del día en el que se cumpla el segundo aniversario del Programa FDM. A partir de esa fecha, este Acuerdo será nulo, y declarado sin efecto alguno.

Dejando a un lado el hecho de que las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) acuerdan mutuamente considerar por escrito las cláusulas de protección de pilotos promulgadas e incluidas en la legislación española, este Acuerdo permanecerá plenamente en vigor y siempre en concordancia a lo establecido en el Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

A pesar de lo anterior, cada parte podrá cancelar este Acuerdo mediante notificación escrita a la otra parte. Transcurridos 30 días desde la noticia escrita de cancelación, esta Acuerdo será declarado nulo y sin efectos ulteriores. Asimismo, la cancelación conllevará el cese de todos y cada uno de los Programas FDM.

ANEXO XVII**Acuerdo de plan estratégico 31/10/2006**

Anulado con efectos 1 de enero de 2009 por acuerdos alcanzados entre la Empresa y la Representación de los Pilotos en fechas 15 de octubre y 6 de noviembre de 2008 en el marco del ERE nº 62/2008 a excepción de las tablas salariales que pasan al Anexo III del vigente IV CC de Spanair modificadas por cuanto desaparecen a todos los efectos los niveles 9, 10 y 11 de segundos pilotos y el nivel 8 de primeros pilotos en los términos previstos en el Art. 27 del Convenio Colectivo.

Se establece también la excepción de anulación en relación a los términos recogidos en el mismo respecto de los límites fijados para la externalización de la producción, que pasan al Anexo IX del vigente IV CC de Spanair, modificados por cuanto quedan establecidos a futuro en un máximo de un 8% en los términos recogidos en el Anexo IX del presente Convenio Colectivo.

ANEXO XVII BIS**Auerdo sobre promoción, progresión y contratación**

Anulado con efectos 1 de enero de 2009 por acuerdos alcanzados entre la Empresa y la Representación de los Pilotos en fechas 15 de octubre y 6 de noviembre de 2008 en el marco del ERE nº 62/2008.

ANEXO XVIII BIS

Acuerdo sobre normativa de fiscalidad de billetes id para empleados de Spanair

1. **Ámbito personal de aplicación.**—La presente normativa de fiscalidad se aplicará a todos los billetes ID para vuelos regulares emitidos a favor de los pilotos de Spanair y/o de los beneficiarios de éstos a que haya lugar.

2. **Objeto de la normativa.**—La presente normativa tiene por objeto dar cumplimiento a la normativa fiscal en materia de retribuciones en especie y por tanto, considerar como retribución del empleado, en su modalidad en especie, la diferencia que exista entre el precio establecido, siguiendo los criterios fijados de común acuerdo en el presente documento, de un determinado billete, y el precio que realmente ha pagado por dicho billete el empleado titular y/o el familiar de dicho empleado que haya realizado el vuelo.

Una vez determinada dicha diferencia, y por tanto, la retribución en especie correspondiente, la cantidad resultante se tendrá en cuenta para determinar el porcentaje de retención aplicable a la totalidad de retribuciones percibidas por el empleado (dineras y en especie), porcentaje que se aplicará el mes en que se procese dicho dato, computándose al final del año la totalidad de retribución en especie junto con las retribuciones salariales en el Certificado de Haberes y Retenciones que está obligada a expedir la empresa, adjuntándose a dicho certificado un documento que refleje los billetes ID cargados a cuenta del piloto así como los trayectos que haya realizado con los mismos y que se hayan tenido en cuenta a los efectos descritos en la presente normativa.

En caso de que Spanair llegue a operar en el futuro nuevas rutas a lugares o zonas del mundo que no aparecen incluidos en la tabla 1 del Anexo 1 al presente documento, éstas serán incluidas de forma automática a dicha tabla y su importe será establecido de común acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos).

3. **Procedimiento a seguir para aplicar la presente normativa.**—Efectuada por el empleado una reserva para realizar un determinado vuelo en condiciones de descuento (p.e. ID50R1) los pasos a dar son los siguientes:

A. **Oficina emisora del billete (Oficina de ventas y/o Dpto. Interline):** Comprobará que el empleado titular o el familiar que ha reservado el billete está reconocido como tal o tiene derecho a descuento.

Emitirá el billete según los procedimientos establecidos, haciendo constar entre otros los siguientes datos:

Número de empleado, con seis dígitos.

Tipo de ruta, estableciéndose las siguientes:

Vuelos nacionales entre Archipiélagos distintos (Baleares y Canarias).

Vuelos nacionales entre Baleares y Península.

Vuelos nacionales entre Canarias y Península.

Vuelos nacionales interpeninsulares.

Vuelos internacionales entre Península y Europa, o entre Península y África.

Vuelos internacionales entre Baleares y Europa, o entre Baleares y África.

Vuelos internacionales entre Canarias y Europa, o entre Canarias y África.

Si el billete es sólo para un vuelo de ida (en cuyo caso se reducirá el importe del billete señalado en la tabla 1 del presente Anexo en un 50%) o, si por el contrario, el billete es para ida y vuelta.

En caso de vuelos al extranjero, código internacional del país de destino (ej. para París, el código es FR por Francia).

En caso de que estén implicadas varias posibles rutas (Baleares, Península y Europa), se tomará en cuenta el destino más lejano para identificar la ruta y la tarifa de la ruta a aplicar.

Se hace constar que para empleados residentes en Baleares y/o Canarias deberán previamente haberse cumplimentado los trámites necesarios para acreditar la residencia.

B. Control de billetes emitidos.—A efectos de garantizar que los billetes ID se ajusten al procedimiento establecido y éste pueda ser puesto en práctica con la suficiente garantía de calidad, la Compañía adoptará las medidas oportunas para controlar su cumplimiento.

C. Determinación, en su caso, de la retribución en especie.—Para determinar la existencia o no de retribución en especie se ha asignado un precio a cada uno de los tipos de ruta del apartado A, siguiendo los siguientes criterios:

El precio del billete para ida y vuelta en la ruta elegida en cada caso, que será la base del cálculo («precio base»), se establecerá de tal forma que sea el más económico de entre los que Spanair haya ofertado al público para esa misma ruta, en la misma época y/o temporada, en cualquiera de los medios técnicos de venta dispuestos a tal efecto (venta directa, internet, etc) y que aparecerá recogido en la tabla 1 del presente Anexo.

Sobre el precio base indicado en el punto anterior se aplicará una reducción de un 15% o el que establezca la legislación vigente (cualquier cambio que, en este sentido, se vaya a aplicar deberá ser puesto en conocimiento de la Representación del colectivo de Pilotos con carácter previo), quedando este precio final («precio factorizado») como referencia para el cálculo de la fiscalidad aplicable (tabla 2 del presente Anexo). El resultado de este cálculo será comparado con lo realmente abonado por el piloto por dicho billete y su diferencia establecerá el importe a imputar al piloto como retribución en especie.

La tabla original de «precios base» (tabla 1) así como la que de ella se deriva (tabla 2) serán renovadas semestralmente, de común acuerdo con la Representación de los Pilotos, siguiendo lo establecido en el primer párrafo de este mismo apartado.

Debe tenerse en cuenta que sólo existirá retribución en especie para el empleado cuando la diferencia entre el mencionado «precio factorizado» que se haya asignado a una ruta determinada (igual al «precio base» reducido en un 15% o el que establezca la legislación vigente (cualquier cambio que, en este sentido, se vaya a aplicar deberá ser puesto en conocimiento de la Representación del colectivo de Pilotos con carácter previo), y recogido en la tabla 2 del Anexo al presente documento) y el precio que haya satisfecho el empleado, por aplicación de uno u otro descuento, según la modalidad del billete adquirido, y sin incluir tasas ni reducción por residente(*), sea positiva (es decir, mayor que 0).

(*) NOTA: quiere decir esto que el precio que se entiende ha satisfecho el empleado es el que realmente paga más el descuento que recibe la empresa como subvención, en aplicación de la residencia, quitándole las tasas correspondientes.

D. Reflejo de la retribución en especie en las retenciones a cuenta.—El importe obtenido como retribución en especie será tomado en consideración en la nómina que corresponda de la siguiente forma:

1. Por un lado, se sumarán las retribuciones salariales a la retribución en especie obtenida, y sobre el monto total que se obtenga se calculará el porcentaje de retención que proceda, y posteriormente dicho porcentaje se aplicará sobre el total de retribuciones obtenidas en dicho periodo (salariales y en especie), detrayéndose como retención del total bruto a percibir.

2. Al finalizar el año, el Certificado de Retenciones expedido por la Compañía incluirá junto al total de retribuciones dinerarias, el total de retribuciones en especie resultante de la aplicación del nuevo sistema, así como las retenciones a cuenta que a lo largo del año se hayan ido efectuando, tanto sobre retribuciones dinerarias como en especie.

Tabla 1. «Precios base». Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (ida y vuelta)

Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (Ida y vuelta) 01 jun 08 – 30 apr 09			
	Tipos de rutas	Destino	Tarifa en Euros
A	BALEARES-CANARIAS.		98
B	BALEARES-PENINSULA.		38

Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (Ida y vuelta) 01 jun 08 – 30 apr 09			
	Tipos de rutas	Destino	Tarifa en Euros
C	CANARIAS-PENINSULA.		60
D	PENINSULA-PENINSULA.		16
E	PENINSULA-EUROPA Y AFRICA.	ARN	61
		CPH	47
		FRA	20
		MUC	20
		ALG	34
		BJL	84
F	BALEARES-EUROPA Y AFRICA.	ARN	37
		CPH	33
		FRA	58
		MUC	58
		ALG	72
G	CANARIAS-EUROPA Y AFRICA.	BJL	122
		ARN	121
		CPH	110
		FRA	80
		MUC	80
		ALG	94
		BJL	144

La reducción aplicable en cada caso al tipo de billete empleado por el piloto y/o beneficiarios (ID 50) se hará sobre la cantidad señalada en la tabla 1 como «precio base».

Estas Tarifas se verán reducidas en un 50 por 100 en el caso de billetes para «Child» (menores de 12 años) y en un 90 por 100 en el caso de billetes para «Infants» (menores de 2 años).

Los precios de esta tabla se verán reducidos en la proporción legalmente establecida por insularidad (residentes en Baleares y Canarias).

En caso de publicación de nuevos tramos de tarifas, la presente tabla se revisará de común acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) con periodicidad semestral.

Estas tarifas no incluyen las posibles ofertas promocionales, publicadas para un período concreto.

Tabla 2. «Precios factorizados» («precios base» con reducción del 20%). Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (ida y vuelta)

Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (Ida y vuelta) 01 jun 08 – 30 apr 09			
	Tipos de rutas	Destino	Tarifa en Euros
A	BALEARES-CANARIAS.		85
B	BALEARES-PENINSULA.		33
C	CANARIAS-PENINSULA.		52
D	PENINSULA-PENINSULA.		14
E	PENINSULA-EUROPA Y AFRICA.	ARN	53
		CPH	41
		FRA	17
		MUC	17
		ALG	30
		BJL	73

Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (Ida y vuelta) 01 jun 08 – 30 apr 09			
	Tipos de rutas	Destino	Tarifa en Euros
F	BALEARES-EUROPA Y AFRICA.	ARN	32
		CPH	29
		FRA	50
		MUC	50
		ALG	63
		BJL	106
G	CANARIAS-EUROPA Y AFRICA.	ARN	105
		CPH	96
		FRA	70
		MUC	70
		ALG	82
		BJL	125

Estas Tarifas se verán reducidas en un 50 por 100 en el caso de billetes para «Child» (menores de 12 años) y en un 90 por 100 en el caso de billetes para «Infants» (menores de 2 años).

Los precios de esta tabla se verán reducidos en la proporción legalmente establecida por insularidad (residentes en Baleares y Canarias).

En caso de publicación de nuevos tramos de tarifas, la presente tabla se revisará de común acuerdo entre las partes (es decir, Empresa y Representación del Colectivo de Pilotos) con periodicidad semestral.

Estas tarifas no incluyen las posibles ofertas promocionales, publicadas para un período concreto.