# III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

**4275** *Resolución de 2 de abril de 2013, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acta de modificación del I Convenio colectivo de Vueling Airlines, SA (pilotos).*

Visto el texto del Acta en la que se contiene el acuerdo de modificación del I Convenio colectivo de Vueling Airlines, SA (pilotos), publicado en el «BOE» de 21 de octubre de 2010 (código de Convenio número: 90017920012010), que fue suscrito con fecha 14 de noviembre de 2011, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma, y de otra, por la sección sindical del SEPLA en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Empleo resuelve:

Primero.

Ordenar la inscripción de la citada acta en el correspondiente Registro de convenios y acuerdos colectivos de trabajo con funcionamiento a través de medios electrónicos de este Centro directivo, con notificación a la Comisión negociadora.

Segundo.

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

Madrid, 2 de abril de 2013.–El Director General de Empleo, Xavier Jean Braulio Thibault Aranda.

### ACTA DEL ACUERDO DE MODIFICACIÓN I CONVENIO COLECTIVO DE VUELING AIRLINES, SA (PILOTOS)

Asistentes:

Por la empresa: Don Luis Gallego Martín (Director de Producción), don Daniel Villuendas Sarvisé (Director de RRHH) y doña María Teresa Ruiz Janó (Rble. RRHH Tripulaciones).

Por parte de la representación de los pilotos, la sección sindical de SEPLA: Don Francesc Xavier Franco Moreno, don Rubén Matesanz Merino, don Adam Brickman, don Josep María Sitjà, don José María Font Vidal y don Lorenzo Luchetti Cesarini.

En Barcelona, a las 10:00 horas del día 14 de noviembre de 2011, se reúnen en la sede de la Empresa, en sesión extraordinaria, las representaciones de la Empresa y de la Sección Sindical de SEPLA, firmantes del I Convenio Colectivo de Pilotos de Vueling Airlines, SA (pilotos), constituidas en Comisión Negociadora del Convenio Colectivo, formalmente convocada a estos efectos, de conformidad con el artículo 88 del Estatuto de los Trabajadores, y por unanimidad, acuerdan:

Primero.

Se acuerda modificar los artículos siguientes que quedarán redactados de la siguiente forma:

cve: BOE-A-2013-4275

«Artículo 4.9 *Requisito de aptitud técnica.*

Existirán dos tipos de Aptitud técnica:

1. Aptitud técnica habitual.
2. Aptitud técnica superior.

La habitual se obtiene y mantiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas, y demás inspecciones y evaluaciones periódicas y extraordinarias que la Dirección aplica a los pilotos para asegurarse de su aptitud técnica para el desarrollo de sus tareas habituales. En el caso de que un piloto no superase un entrenamiento o verificación de simulador la compañía le facilitará una oportunidad adicional para superarla y dos si en los dieciocho meses inmediatamente anteriores solo hubiera tenido como máximo una sesión de reevaluación, bajo el siguiente procedimiento:

a) La compañía evaluará caso por caso para determinar si es necesario un re-entrenamiento previo o si se le re-evalúa inmediatamente, así como el o los períodos de espera entre las re-evaluaciones.
b) Durante la re-evaluación última y decisiva, el piloto podrá requerir la presencia de un miembro de la representación de pilotos. La representación de pilotos propondrá tres candidatos para que asistan a la re-evaluación y la empresa escogerá uno de ellos
c) En el caso de que el piloto no superase la segunda re-evaluación, la Dirección evaluará si somete al piloto a nuevo periodo de instrucción, o si por el contrario, tal piloto y debido a sus deficiencias de aptitud no puede continuar en la Compañía, siendo causa de finalización de contrato por ineptitud sobrevenida.

La superior se obtiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas y demás inspecciones y evaluaciones que la Dirección aplica a los pilotos para asegurarse su aptitud técnica, capacidad de decisión operativa y actitud para el cambio a tareas superiores a las habituales que venía desarrollando, y necesariamente implica la aptitud técnica habitual.
Las verificaciones de aptitud técnica superior requeridas para poder iniciar el entrenamiento de promoción a primer piloto son las siguientes:

a) Superar una verificación en simulador específica para la promoción a primer piloto. Esta verificación se puede combinar con un OPC/LPC de segundo piloto. Respecto a la superación de una verificación en simulador específica para la promoción a primer piloto, la empresa avisará al interesado con un mínimo de quince días de antelación, de la fecha de la prueba y del contenido de la misma.
b) Superar dos verificaciones en vuelo realizadas por instructores designados para esta evaluación específica.

En el caso de que un piloto no superase alguna de los requisitos a) o b) anteriores para promocionar a primer piloto, la compañía le facilitará hasta dos oportunidades adicionales para superarlas. El tiempo mínimo desde la verificación inicial hasta la re-evaluación y entre ambas re-evaluaciones, será de un año.
En el caso de que un segundo piloto no superase el entrenamiento o verificación para progresar a primer piloto - Curso de promoción a Comandante - la Compañía facilitará una sola oportunidad más siguiendo el siguiente procedimiento:

a) Si el candidato no superase la verificación de competencia del operador, la Compañía determinará si se le amplían las sesiones de entrenamiento o si se da por suspendido el curso y se aplican los siguientes puntos de este procedimiento. Si el instructor recomienda detener el entrenamiento, por ineptitud técnica del candidato, en alguna de las sesiones previas a la verificación, se considerará que el candidato no ha consumido ninguna oportunidad, a los efectos de los siguientes

cve: BOE-A-2013-4275

puntos de este procedimiento, aunque no podrá realizar un nuevo entrenamiento y verificación de promoción a primer piloto hasta que haya transcurrido un año desde la detención del entrenamiento y el candidato haya realizado 500 horas de vuelo adicionales y ello, siempre y cuando exista vacante para promocionar.

b) La compañía facilitará una oportunidad adicional después de no menos de un año desde la «no superación» inicial y al menos 500 horas de vuelo adicionales.

c) La oportunidad adicional se ofrecerá siempre y cuando exista vacante para poder promocionar.

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

La representación de pilotos deberá ser informada, en general, de la naturaleza de las pruebas y de los criterios de evaluación. Asimismo el piloto afectado tendrá derecho a recibir copia de la evaluación y a ser oído por la Dirección de Operaciones, antes de emitir su dictamen, cuando dicha oportunidad sea la última y decisiva en la evaluación de la aptitud técnica del piloto. No obstante, el dictamen de la Dirección será final.»

«Artículo 4.11 *Requisito de Permanencia en Nivel.*

La permanencia mínima en los niveles será la siguiente:

| Nivel primeros | Años | Nivel segundos | Años |
|---|---|---|---|
| 1 | Indefinida | 1 | Indefinida |
| 2 | 2 | 2 | 2 |
| 3 | 2 | 3 | 2 |
| 4 | 2 | 4 | 2 |
| | | 5 | 2 |
| | | 6 | 2 |

Los pilotos admitidos lo harán ingresando en el último nivel de su especialidad. Los pilotos que ingresen en la Compañía en la especialidad de segundo piloto, según su experiencia de vuelo acreditada, accederán a los siguientes niveles:

Hasta 2.200 horas factorizadas según tabla del artículo 4.10: Nivel 6.

Más de 2.200 y hasta de 4.200 horas factorizadas según tabla del artículo 4.10: Nivel 5.

Más de 4.200 horas factorizadas según tabla del artículo 4.10: Nivel 4.

Una vez incorporados en el nivel correspondiente, su progresión será por tiempo o por horas factorizadas, lo que se cumpla antes.

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

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

Disposición transitoria: Para los pilotos con contrato indefinido en plantilla en el momento de la firma del presente Convenio y únicamente para la especialidad que ostenten en dicho momento, el tiempo de permanencia en cada nivel económico será el contenido en listado Anexo D de este Convenio.»

cve: BOE-A-2013-4275

«Artículo 7.5 *Compensación a forzosos.*

Destacamento:

Los pilotos que permanezcan en situación de destacamento forzoso percibirán en concepto de indemnización por los gastos de alojamiento y manutención una cantidad diaria de 46 euros, a partir del décimo sexto día de destacamento, independientemente de la dieta que le pueda corresponder por los vuelos realizados. Este concepto absorbe el incremento de dieta por pernocta, establecido en el artículo 14.12, excepto los primeros quince días de destacamento.

Asimismo, la compañía proporcionará hotel con desayuno y transporte al aeropuerto los primeros 15 días de destacamento. Se programará un día libre adicional inmediatamente antes del primer día de destacamento.

Cambio de base:

1. Si el piloto desea trasladar su vehículo propio, se le compensará el kilometraje desde la ciudad de origen a la de destino a razón de la tarifa por kilómetro habitual establecida por la empresa.
2. Un billete aéreo gratuito, por una sola vez, desde la ciudad de origen a la de destino para el piloto y las personas que convivan con él.
3. En concepto de indemnización por los gastos del traslado el piloto percibirá dos salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso, más 1.500 euros.
4. Hotel incluido desayuno durante 15 días.
5. Se programarán dos días libres adicionales a disfrutar los días inmediatamente anteriores a cambio de base. Estos días absorben el permiso retribuido por traslado. Cambio de base.

Artículo 7.6 *Asignación de destacamentos o cambios de base.*

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

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

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

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

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

Treinta días para los destacamentos.
Sesenta días para los cambios de base.

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

Diez días para los destacamentos.
Veinte días para los cambios de base.

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

Cinco días para los destacamentos.
Diez días para los cambios de base.

cve: BOE-A-2013-4275

De entre los pilotos voluntarios tendrán preferencia para acceder al destacamento o el cambio de base los de mejor posición en el escalafón técnico.

En caso de no haber voluntarios, los pilotos aceptarán el cambio de base o el destacamento forzosos, teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el escalafón técnico.

En el caso de que los destacamentos vengan motivados por la disminución de rotaciones asignadas a una base, así como en los motivados por el cierre temporal de una base, sólo podrán acceder a la oferta, ya sea como voluntario o como forzoso, los pilotos asignados a la base que vea disminuido su número de aviones o que vaya a ser cerrada temporalmente. De entre los pilotos de la base afectada tendrán preferencia para acceder al destacamento como voluntarios los de mejor posición en el escalafón técnico. En caso de no haber voluntarios en la base afectada, los pilotos de la misma aceptarán el destacamento forzoso, teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el escalafón técnico.

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

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

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

En el caso de que la disminución de rotaciones de una base o el cierre de una base supusiera la necesidad de extinción de contratos de trabajo por causas objetivas, ya sea mediante despido colectivo (ERE) ya sea por despido objetivo individual, para la determinación de los pilotos afectados por la extinción se considerará el escalafón administrativo en orden inverso entre la totalidad de los Pilotos de todas las bases, sin distinción de especialidad, conforme al artículo 1.10 del Convenio Colectivo.»

«Artículo 11.6 *Cambio de servicio en ejecución.*

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

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

Los cambios forzosos que supongan un retraso en la hora programada de llegada superior a 120 minutos estarán limitados a uno al mes por piloto y generarán una compensación igual al valor de una imaginaria.

Después de la hora de calzos del último vuelo no se podrá incrementar la actividad aérea si no ha sido notificado previamente.

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

cve: BOE-A-2013-4275

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

«Artículo 12.17 *Día libre.*

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

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

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

En la programación mensual (aquella que aparece en la Web del Tripulante seis días como mínimo antes de finalizar el mes anterior) no se programará más de una imaginaria al mes el día anterior de un día libre programado. Asimismo, el día franco y/o cualquier otro servicio no podrán convertirse en imaginaria si el día inmediatamente posterior está programado como día libre.

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

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

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

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

«14.9 Plus de compensación de variables en Vacaciones.

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

«15.2 Complementos en situación de Incapacidad Temporal.

1. Para aquellos procesos de Incapacidad Temporal (IT) derivados de contingencias profesionales, el trabajador percibirá, a cargo exclusivo de la empresa, un complemento a su prestación de Seguridad Social que le garantice la

cve: BOE-A-2013-4275

percepción del 100% de su salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso, en su caso, durante todo el tiempo que dure el proceso de IT.

2. Tratándose de procesos de Incapacidad Temporal derivados de contingencias comunes, el trabajador percibirá, a cargo exclusivo de la empresa, un complemento de su prestación de la Seguridad Social que le garantice durante el tiempo que dure este proceso de IT, hasta un máximo de doce meses, las siguientes cantidades:

a. Para bajas de duración de diez días o inferior, no percibirá complemento alguno.

b. Para bajas superiores a diez días, del día 1.º al día 10.º el 50% de la suma salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso. Del día 11.º en adelante el 100% de la suma salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso.

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

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

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

«15.6 Pérdida de licencia.

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

**«ANEXO B**

**Retribuciones ligadas a resultados**

1. Paga de beneficios

La fórmula de cálculo y las condiciones de aplicación de la paga de beneficios recogida en el artículo 14-11 del presente Convenio se definen como sigue:

Paga de beneficios para segundos pilotos y primeros que no ejerzan Comandancia:

$$SFM \times 100\% \times A\%.$$

Paga de beneficios para primeros pilotos, que ejercen la Comandancia:

$$SFM \times (70\% \times A\% + 30\% B\%)$$

cve: BOE-A-2013-4275

La Base de Cálculo es el Salario Fijo Mensual del piloto (salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso), en adelante SFM. Siendo A un objetivo corporativo (Ligado a Ebitdar) y B un objetivo específico de la Unidad (Puntualidad). Las ponderaciones de ambos subobjetivos son del 70% y 30%, respectivamente, para primeros pilotos que ejercen la Comandancia y del 100% del subobjetivo A para segundos pilotos y primeros pilotos que no ejerzan la Comandancia.

La condición previa para el abono de cualquier subobjetivo será la obtención de al menos el 18% de EBITDAR.

Los citados subjetivos y las variables de cálculo para la obtención del coeficiente aplicable se definen como sigue:

A. Obtención Margen de Ebitdar de Referencia.

*Cáculo del coeficiente*

| Tramos Ebitdar Margin | | Valor de A en % |
|---|---|---|
| <= | > | |
| 18% | 20% | 50% |
| 20% | 21% | 60% |
| 21% | 22% | 70% |
| 22% | 24% | 80% |
| 24% | 25% | 90% |
| 25% | 26% | 100% |
| 26% | 28% | 110% |
| 28% | | 120% |

B. Estándar producción (Puntualidad Base +/– 15%).

Para cada Base se determina estadísticamente el ranking de puntualidad individual resultando tres posibilidades:

B-1 Entre los pilotos de la base se determinará el 15%, redondeado por exceso, que estará integrado por los pilotos con peor puntualidad a los que se les asignará un coeficiente igual al 0%, salvo las excepciones siguientes:

1. En los casos en que la puntualidad de los pilotos con peor puntualidad exceda del 80% o no presente una desviación por defecto superior al 5% de la puntualidad media de la Base. En cualquiera de ambas excepciones dichos pilotos pasarían a formar parte del punto B-3 con aplicación automática del coeficiente 100% sin generar mayor coeficiente en el punto B-2 siguiente.

2. Si un piloto tiene una puntualidad por debajo del 70% formará parte en cualquier caso del grupo B1.

B-2 Entre los pilotos de la base se determinará el 15%, redondeado por exceso, que estará integrado por los pilotos con mejor puntualidad a los que se asigna un coeficiente igual al 100% más el resultante de repartir el coeficiente no aplicado en el punto anterior:

B-2 =100% + 100 % * número de pilotos de la base incluidos en B1 / número de pilotos de la base incluidos en B2.

En el caso de que B-2 fuera superior a 400% se reunirá la Comisión de Interpretación con el fin de determinar si procede establecer algún criterio corrector, de exclusiva aplicación al ejercicio de referencia.

B-3 Los restantes pilotos de la Base, incluyendo las excepciones con origen en el punto B-1, a los que se asigna un coeficiente del 100%.»

cve: BOE-A-2013-4275

Segundo.

Las partes, en cumplimiento del artículo 18 del Convenio Colectivo, acuerdan añadir un nuevo anexo al Convenio, denominado Anexo E, con el siguiente redactado:

«1. *Antecedentes*

El programa de análisis de datos de vuelo, PROGRAMA FDM (Flight Data Monitoring), forma parte del SMS de Vueling. Los datos de vuelo registrados contienen información que contribuye a la mejora de los niveles de la Seguridad de Vuelo, pero también tiene el potencial, si se emplea de forma incorrecta, de ser perjudicial para los miembros de la tripulación o para la línea aérea en su conjunto. Este documento describe los protocolos de actuación que permitirán obtener de los datos el mayor beneficio posible para la Seguridad Operacional, satisfaciendo al mismo tiempo un tratamiento de los empleados ajustado a la normativa vigente.

2. *Intención general*

Tanto la representación de los tripulantes técnicos como Vueling aceptan que el mayor beneficio del programa FDM se obtendrá trabajando en un espíritu de mutua cooperación para mejorar la Seguridad de Vuelo. Un conjunto de reglas rígidas puede, en algunas ocasiones, ser inmovilizador, limitativo o contraproducente, por lo que se opta por que los que participan en el programa FDM tengan libertad para explorar nuevos caminos por mutuo consentimiento, teniendo siempre presente que el programa FDM es un programa de Seguridad Operacional, no un programa disciplinario.

La ausencia de normas rígidas significa que el éxito continuo del Programa FDM depende de la confianza mutua, condición clave para el éxito del programa.

3. *Principios básicos*

El programa de análisis de los datos de vuelo tiene como fin el uso preventivo de los datos de vuelo procedentes de operaciones normales archivados electrónicamente para mejorar la seguridad de la operación.

El programa de análisis de datos de vuelo no será punitivo y contendrá salvaguardas adecuadas para proteger las fuentes de los datos y la identidad de las tripulaciones.

Los datos serán protegidos de tal forma que no permitan la asociación de un vuelo con una tripulación en concreto.

El presente documento se redacta sobre la base del cumplimiento riguroso de la normativa aeronáutica nacional e internacional.

Los datos obtenidos del programa de análisis de los datos de vuelo FDM no conllevarán acciones disciplinarias para las tripulaciones, excepto en aquellos casos contemplados exclusivamente en la Legislación Aeronáutica.

4. *Objetivo*

El objetivo del análisis de los datos de vuelo es mejorar la Seguridad de Vuelo.

4.1 Objetivos concretos del Programa FDM (ACJ OPS 1.037).

– Identificar las áreas de riesgo en las operaciones y cuantificar los márgenes de seguridad.

– Identificar y cuantificar los riesgos operacionales, señalando cuando tienen lugar circunstancias anormales, inusuales o inseguras.

– Utilizar los datos obtenidos del FDM, combinando la frecuencia con que ocurren con una estimación de la severidad para evaluar el riesgo para la seguridad, que podría ser inaceptable si se mantiene la tendencia.

cve: BOE-A-2013-4275

– Proponer las medidas adecuadas para mitigar o reducir la tendencia de un riesgo que se haya identificado como inaceptable.

– Confirmar la efectividad de las medidas adoptadas a través de una vigilancia y seguimiento continuos.

5. *Acceso a los datos*

5.1 Generalidades.

Los datos obtenidos a través del programa de análisis de los datos de vuelo son confidenciales.

Todos los miembros del equipo FDM deberán firmar inexcusablemente un documento de confidencialidad antes de poder acceder a los datos del FDM (anexo C).

Sólo tendrán acceso directo a los datos del FDM, sin posibilidad alguna de identificar a las tripulaciones, el FSM (Flight Safety Manager) y el personal que opera el programa FDM.

Con el fin de sacar el mayor provecho de los datos obtenidos a través del Programa FDM, éstos podrán ser explotados por otros departamentos de la compañía pero siempre de tal forma que bajo ninguna circunstancia los datos suministrados permitan la identificación de una tripulación.

Las tripulaciones técnicas, con el fin de observar lo acontecido en uno de los vuelos en los que formaban parte de la tripulación, podrán solicitar el acceso a los datos de un vuelo en concreto. El acceso a estos datos deberá contar con la aprobación del comandante del vuelo y del FSM.

El ingeniero responsable del programa FDM guardará un registro de todos los datos facilitados fuera del departamento de Seguridad de Vuelo.

Los miembros del Equipo FDM podrán solicitar información sobre los datos utilizados fuera del departamento de Seguridad de Vuelo.

Los miembros del Equipo FDM serán informados sobre los datos utilizados fuera del departamento de Seguridad de Vuelo. Esta información será presentada en la reunión trimestral o en las extraordinarias del equipo FDM si la importancia lo requiere.

5.2 Identificación.

Se entiende por identificación la asociación de un vuelo concreto con la tripulación que lo efectuó.

En aquellos casos que se describen en el punto 5.3, el equipo FDM podrá determinar la identificación de la tripulación involucrada en un evento.

5.3 Actuaciones.

Dependiendo del grado de severidad de los eventos observados a través del Programa FDM, se pueden contemplar cuatro niveles de actuación:

1. No hay acción. Los datos se utilizan de forma genérica y estadística. Es lo ocurre con el 99'9% de los casos.

2. Un mail confidencial. Se enviará un mail confidencial en aquellos casos en que se debería haber rellenado un informe de notificación obligatoria por parte de la tripulación y no se realizó. El mail SÓLO será enviado si no se ha rellenado un ASR con una descripción precisa y detallada del suceso (se adjunta modelo, anexo A).

El envío de estos ASRs con carácter retroactivo, en cumplimiento de la normativa aeronáutica, no dará lugar a ninguna acción punitiva, teniendo la consideración de confidenciales y quedando exclusivamente dentro del ámbito del Departamento de Seguridad de Vuelo.

3. Contacto directo con el tripulante. Se podría realizar en aquellos casos en los que el análisis del riesgo de un evento haga necesaria la obtención de feedback por parte de la tripulación, con el único fin de completar la información contextual del evento.

cve: BOE-A-2013-4275

Este contacto SÓLO se efectuará si no se ha rellenado un ASR con una descripción precisa y detallada del suceso.

El informe sólo será utilizado con el fin de mejorar la Seguridad Operacional.

En este caso, la representación de los pilotos será la única autorizada a asociar un vuelo con su tripulación para realizar el contacto con el tripulante.

El tripulante siempre tendrá la opción de realizar su informe directamente al Departamento de Seguridad de Vuelo.

Cuando sea necesaria la obtención de feedback, el Departamento de Seguridad de Vuelo pondrá en conocimiento del Equipo FDM, los detalles del evento, con el fin de obtener la información necesaria por parte del tripulante.

El feedback del tripulante, sin su identificación, será remitido al departamento de Seguridad de Vuelo para su análisis.

4. Convocatoria del Equipo FDM. El equipo FDM, que incluye a la representación de los pilotos, será convocado para informar a todos sus miembros de la existencia de una conducta reiterada en contra de la seguridad de vuelo o un caso de grave negligencia.

Los casos en los que las tripulaciones no colaboren con el Programa FDM, el FSM o la representación de los pilotos deberán ponerlo en conocimiento de los componentes del equipo FDM.

6. *Equipo FDM*

El equipo FDM estará formado por el personal seleccionado por el Director de Calidad y Seguridad, el FSM, y además por los pilotos seleccionados por la representación de los tripulantes técnicos (Anexo B).

El equipo FDM se reunirá con carácter general trimestralmente. En esta reunión, el FSM realizará una presentación donde se informe de todos aquellos puntos de especial interés para el Programa FDM y se resolverán todas aquellas cuestiones planteadas por sus miembros.

A petición de cualquiera de las partes se realizarán convocatorias extraordinarias del Equipo FDM. En la convocatoria extraordinaria se tratarán aquellos puntos de interés para cualquiera de las partes.

Los miembros del Equipo FDM estarán obligados a mantener la máxima confidencialidad de los datos que sean conocedores con motivo del Programa FDM, incluso cuando ya no formen parte del mismo. Los datos obtenidos a través del Programa FDM se consideran críticos para los intereses de los pilotos y de Vueling.

El equipo FDM podrá proponer diferentes acciones en función del evento. Entre las diferentes acciones podrá figurar el contacto con las tripulaciones, el debriefing del evento, entrenamiento adicional y llegado el caso la identificación.

El debriefing y el entrenamiento adicional siempre serán entendidos como herramientas para mejorar la Seguridad Operacional y no como una acción disciplinaria.

ANEXO A

Estimado XXXXXX:

Te escribo a raíz del análisis del Flight Data Monitoring.

En el análisis de los datos relativos a un vuelo XXX-XXX del pasado 21/12/10, en el que figuras como miembro de la tripulación técnica, saltó un aviso en el FDM.

Tal y como contempla nuestro Manual de Operaciones, en el Capítulo 11, el evento (descripción del evento) requiere Reporte Obligatorio.

Por favor, ¿nos podrías confirmar si mandaste un informe? Si no lo hiciste, agradeceríamos que por favor en el interés de seguridad de vuelo hicieses un informe detallado de lo ocurrido antes del plazo establecido en la EU OPS 1.420 (72 horas), plazo requerido para su notificación.

cve: BOE-A-2013-4275

Te adjunto un formato de informe electrónico para que te sea más fácil. Los datos contenidos en el informe están acogidos a OPS 1. 037 y 1.420 por lo que son totalmente confidenciales y no salen nunca fuera del Departamento de Safety. Más allá de la obligatoriedad de la notificación tu reporte es útil a todo el colectivo ya que sirve para detectar tendencias y establecer peligros potenciales.

No dudes en ponerte en contacto con nosotros si quieres alguna aclaración.

Agradeciendo enormemente tu colaboración.

ANEXO B

El personal seleccionado para componer el equipo FDM por el Director de Calidad y Seguridad, y por el FSM es/son: (nombres y apellidos).

El personal seleccionado para componer el equipo FDM por parte de la representación de los tripulantes técnicos es/son: (nombres y apellidos).»

Tercero.

Las partes acuerdan solicitar la publicación en el «BOE» de las siguientes decisiones adoptadas en el seno de la Comisión de Interpretación del I Convenio Colectivo, como interpretación auténtica de los artículos que se señalan:

Artículo 13.3 y 13.4.

En los meses en que el representante disfrute de vacaciones y de días de actividad sindical en el mismo mes percibirá, en concepto de variables, la mayor de las siguientes cantidades:

Las realmente efectuadas, computando su actividad como piloto, la retribución pactada para los días de actividad sindical disfrutados, con un límite de cinco días de garantía, y el plus de compensación de variables en vacaciones del artículo 14.9 del Convenio.

La media de la flota a que pertenezca el piloto.

La misma retribución de variables percibirá el piloto que haya disfrutado de crédito acumulado (artículo 13.4) y vacaciones en el mismo mes.

Artículo 1.4 y penúltimo párrafo del anexo D.

Para el año 2011 y siguientes durante la vigencia inicial del Convenio, los pilotos con contrato indefinido anterior a la fusión (julio 2009), y con sistema retributivo de la antigua Vueling (sectores), con el fin de que no perciba una retribución bruta anual inferior a la que percibía antes de la entrada en vigor del Convenio, se procederá como sigue:

Finalizado el año natural se revisarán sólo aquellos casos de pilotos que durante la totalidad del año de referencia hayan volado efectivamente menos de 820 horas por motivos de una mala planificación por parte de la compañía. No se revisarán los pilotos con absentismo superior a 30 días naturales en el año.

Para efectuar la revisión se calculará las nóminas del piloto que hubieran correspondido a su salario fijo y variable previo al Convenio Colectivo. Si la retribución bruta de las mismas fuera superior a la retribución bruta que se haya abonado en las nóminas correspondientes a los meses de febrero a diciembre del año de referencia y de enero del año en curso, ya que el pago de las variables por horas se realiza en la nómina del mes siguiente a su devengo, la Compañía abonará la diferencia.

Cuando corresponda dicho abono, la Compañía podrá hacer efectivo el pago hasta el 28 de febrero del año siguiente al de referencia.

El primer año de referencia será el 2011, por lo que este apartado no es de aplicación al año 2010.

De forma excepcional y únicamente para los pilotos de base Madrid se efectuará la revisión de los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre de 2010, siguiendo el procedimiento establecido en este artículo. Si de dicha revisión procediera el abono de

cve: BOE-A-2013-4275

alguna cantidad, la Compañía podrá hacer efectivo el pago hasta el último día del mes siguiente a la entrada en vigor de este Preacuerdo.

Si se produjera la situación regulada en el artículo 1.9 del Convenio (Entrada en servicio de nuevos tipos de aviones y desarrollo de nuevos escenarios de operación), lo acordado en este punto será objeto de revisión por acuerdo de las dos representaciones.

Artículos 14.8 y 14.10.

Se acuerda que sólo podrá asignarse funciones de «Sparring» en sesiones de simulador a pilotos que tengan programado para dicho día Franco de servicio, asignado éste en la programación mensual (aquélla que aparece en la Web del Tripulante seis días como mínimo antes de finalizar el mes anterior), no pudiendo asignársele el citado servicio a aquellos pilotos que tengan día franco proveniente de un cambio de servicio.

Dado que la realización de dichas funciones no tiene retribución específica en el Convenio, puesto que el artículo 14.8 no sería de aplicación, por cuanto el «Sparring» no asiste al simulador como alumno, ni tampoco sería de aplicación el artículo 14.10, por cuanto dicha función de «Sparring» no supone funciones de instrucción, se acuerda retribuir las funciones de «Sparring» mediante el abono de una cantidad equivalente a la que recibe un LTC por hora de instrucción, que en la actualidad, según tablas del 2010, asciende a un importe de 51,50 euros por hora.

Cuarto.

Facultar solidariamente a María Teresa Ruiz Janó, para que proceda a realizar los trámites oportunos de inscripción, registro y publicación del presente acuerdo.

Y en prueba de conformidad de cuanto antecede, suscriben la presente acta a las 14 horas, en el lugar y fecha al principio indicados.

cve: BOE-A-2013-4275