

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

**5004** *Resolución de 10 de marzo de 2020, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el Convenio colectivo de Air Nostrum LAM, SA (Pilotos).*

Visto el texto del Convenio colectivo de la empresa Air Nostrum LAM, S.A. (Pilotos) –Código de convenio: 90010700012003–, que fue suscrito con fecha 23 de diciembre de 2019, 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 UPPA, en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre (BOE del 24), 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 Trabajo resuelve:

Primero.

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

Segundo.

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

Madrid, 10 de marzo de 2020.–La Directora General de Trabajo, Verónica Martínez Barbero.

#### **V CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA AIR NOSTRUM L.A.M., S.A. Y SUS TRABAJADORES PILOTOS**

##### CAPÍTULO I

##### **Disposiciones generales**

El presente convenio colectivo suscrito entre Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. y sus pilotos sustituye al IV Convenio Colectivo de pilotos.

##### Artículo 1.1 *Ámbito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente convenio abarca todos los centros de trabajo de la Compañía en España y en el extranjero para los trabajadores incluidos en el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

##### Artículo 1.2 *Ámbito personal.*

El presente convenio afecta a todos los trabajadores pilotos de la plantilla de la Compañía «Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.», en las situaciones contempladas en este convenio. Se excluye de este ámbito el personal contratado específicamente como estudiantes de vuelo que no formarán parte de la tripulación técnica mínima.

### Artículo 1.3 *Ámbito temporal.*

El presente convenio entrará en vigor el día de su firma, con efectos económicos desde el 1 de enero de 2020, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2021, excepto para los conceptos o materias para los que se señale expresamente un periodo de vigencia distinto.

Será prorrogable tácitamente por periodos de un año si, con una antelación mínima de tres meses a la finalización de su vigencia, no se ha denunciado el mismo por alguno de los firmantes.

Denunciado el convenio por cualquiera de las partes, en los plazos previstos en el párrafo anterior, ambas partes se obligan a iniciar negociaciones en los plazos fijados por la Ley, a fin de alcanzar un nuevo pacto y las condiciones salariales mantendrán la cuantía alcanzada sin sufrir ningún tipo de variación, en tanto no se pacten otras nuevas que las sustituyan.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, denunciado el convenio, y finalizado el periodo de vigencia restante o el de cualquiera de sus prórrogas, permanecerán vigentes las cláusulas normativas del convenio hasta tanto no se produzca la entrada en vigor del convenio que haya de sustituir al presente.

### Artículo 1.4 *Compensación y absorción.*

Cuantas mejoras económicas se establecen en el presente convenio producirán la compensación de aquellas que con carácter voluntario hubiesen sido ya otorgadas por la Compañía. Análogamente servirá para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

Sobre las condiciones pactadas se estará a la naturaleza de absorbible y compensable o no fijada en cada caso.

### Artículo 1.5 *Vinculación a la totalidad.*

El presente convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Si la autoridad competente anulara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Negociadora del presente convenio deberá reunirse a considerar si cabe mantener la vigencia del resto del articulado del convenio, o si por el contrario la anulación de tal o tales cláusulas obliga a revisar el contenido completo del convenio. En cualquier caso, se mantendrá la vigencia de los acuerdos recogidos en los Anexos D y E, y el compromiso de incorporarlos al texto definitivo del V convenio.

### Artículo 1.6 *Interpretación.*

Cuando la interpretación del texto del convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia a la Comisión de interpretación y aplicación, que deberá emitir un informe sobre el asunto de que se trate, sin perjuicio de que, caso de no estar de acuerdo la Empresa o el trabajador con la solución dada, se someta el mismo a la jurisdicción competente.

### Artículo 1.7 *Comisión de interpretación y aplicación.*

Con el fin de aplicar y hacer efectivo el convenio con la mayor agilidad posible, funcionará, en el seno de la Compañía, una comisión de interpretación y aplicación compuesta por igual número de representantes de la Compañía y de los pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La comisión ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente convenio y su competencia es la de interpretar y aplicar las normas del mismo y de negociar condiciones nuevas allí donde excepcionalmente se establezca. La comisión adoptará sus decisiones por acuerdo de ambas partes, para ello el acuerdo requerirá el voto a favor de la mitad

más uno de los miembros de la representación de los pilotos y el acuerdo de la parte empresarial, y en caso de acuerdo su decisión se tomará como interpretación auténtica del convenio.

En el supuesto de no alcanzarse un acuerdo en dicha Comisión, ambas partes se comprometen a someter las discrepancias existentes a una mediación ante el SIMA, en los supuestos, plazos y forma que determine la legalidad vigente en ese momento.

La comisión será constituida mediante reunión de las partes, de la que se levantará acta de constitución, en la que se nombrará a las personas integrantes de la misma. La citada constitución de la comisión se efectuará en el plazo de 15 días desde la firma del presente convenio, y la comisión se reunirá, normalmente, una vez al trimestre, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que lo solicite una de las partes en un plazo máximo de 15 días.

La comisión deberá resolver en el plazo de un mes desde que un asunto ha sido expuesto.

#### Artículo 1.8 *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

Si, durante la vigencia del presente convenio, entraran a operarse por Air Nostrum nuevos tipos de aeronaves, superiores al módulo de 100 plazas, con los que varíe sustancialmente el tipo de actividad a realizar y/o los costes generales de explotación, ambas partes se comprometen a renegociar nuevas condiciones económicas y laborales aplicables a los pilotos de la nueva flota.

#### Artículo 1.9 *Pacto de permanencia y preaviso de baja voluntaria.*

En el caso de que un piloto resolviese por voluntad propia, o por despido declarado procedente en sentencia judicial firme, su relación laboral con la Compañía, dentro del plazo de dos años a partir de la fecha de terminación del último simulador de calificación de tipo, realizado con cargo a la Compañía, vendrá obligado a abonar una indemnización. Esta indemnización será también aplicable a las excedencias voluntarias.

Las indemnizaciones de los pilotos a la Compañía por cursos, según el presente artículo, no serán de aplicación en caso de extinción de la relación laboral por las siguientes causas: despido improcedente, no aceptación de movilidad geográfica o modificación de las condiciones de trabajo forzosas y regulación de empleo. No obstante, si los trabajadores afectados por el despido improcedente o la regulación de empleo reingresasen en la Compañía asumirán de nuevo la obligación, por el tiempo que les faltase para completar los dos años en el momento del despido.

Los cursos recibidos con motivo de un cambio forzoso de flota, no estarán sujetos a pacto de permanencia.

Para determinar la cuantía de la indemnización se dividirá el importe de los cursos que correspondan (Formación inicial y/o Habilitación de tipo) entre 24 (los meses equivalentes), obteniéndose así una cuota mensual. El piloto estará obligado a abonar tantas cuotas mensuales como meses falten para cumplir dos años desde su terminación del último simulador de calificación de tipo con cargo a la compañía.

El coste total del curso de calificación de tipo se establece en la cantidad de 21.500 euros, que corresponde a la media obtenida sobre los cursos que se imparten habitualmente, teniendo en cuenta los siguientes gastos:

- El coste del servicio o salario de los instructores si fueran externos, o el coste de los pluses de cualquier tipo retribuidos por formación a los instructores si fuesen internos, incluidos hoteles, desplazamientos y dietas.
- El coste de los simuladores de vuelo.
- El coste de los hoteles, desplazamiento y dietas correspondientes al alumno.
- Cualquier otro coste relacionado con el curso.

El coste de los cursos de formación inicial se establece en 8.500 euros.

El coste acumulado de ambas formaciones se establece, por lo tanto, en 30.000,00 euros.

Para los pilotos que, a su entrada en la empresa, aporten una calificación de tipo para la flota a la que vayan destinados, la indemnización solo comprenderá el importe de los cursos de formación inicial (8.500 euros).

Teniendo en cuenta la especialización técnica de los pilotos y la necesidad de que la Empresa proporcione los cursos de formación y entrenamiento para el desempeño de su trabajo, si el trabajador desea causar baja voluntaria en la Compañía, una vez transcurrido el periodo de prueba, se obliga a preavisar a la Compañía de tal decisión con una antelación mínima de dos meses a la fecha de su baja efectiva, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible, comunicando dicha baja voluntaria por escrito a la Dirección de Operaciones en las oficinas centrales.

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

#### Artículo 1.10 *Comisión paritaria de Convenio.*

Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el art. 82.3 del Estatuto de Trabajadores, se constituye una comisión paritaria formada por el mismo número de representantes de la compañía y de los pilotos.

La representación de los pilotos estará compuesta por los mismos miembros del comité de pilotos. La comisión adoptará sus decisiones por acuerdo de ambas partes, para ello el acuerdo requerirá el voto a favor de la mitad más uno de los miembros de la representación de los pilotos y el acuerdo de la parte empresarial.

En caso de desacuerdo durante el periodo de consultas cualquiera de las partes podrá someter la discrepancia a la comisión paritaria del convenio, que dispondrá de un plazo máximo de siete días para pronunciarse, a contar desde que la discrepancia le fuera planteada.

En el supuesto de no alcanzarse un acuerdo en dicha Comisión, ambas partes se comprometen a someter las discrepancias existentes a una mediación ante el SIMA, en los supuestos, plazos y forma que determine la legalidad vigente en ese momento.

## CAPÍTULO II

### Principios informadores

#### Artículo 2.1 *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*

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

#### Artículo 2.2 *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*

Los pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional como pilotos de líneas aéreas a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

A efectos de la plena dedicación a la empresa, se pacta expresamente la misma y la compensación económica por ello se ha considerado, y está incluida, al establecer los conceptos salariales fijos.

Así mismo los pilotos deberán realizar los cursos de calificación tipo, diferencias, refresco, entrenamiento o cualquier otro que la Compañía considere necesarios, de acuerdo con la legislación vigente, a fin de mantener un alto grado de competencia profesional para el manejo de aeronaves o nuevos tipos de estas.

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

La Compañía, sin olvidar la responsabilidad de cada piloto en esta materia, mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los títulos y licencias, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que estos puedan ser renovados.

Los gastos de esta documentación serán por cuenta de la Compañía, para la flota en que estén destinados.

Se facilitará igualmente la adaptación de los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, a la nueva normativa europea o cualquier modificación legal que pueda producirse en el futuro, si ello fuera preciso, a juicio de la Empresa, para llevar a cabo la operación. Los gastos de esta documentación serán por cuenta de la compañía. La empresa se hará cargo de las cuotas colegiales del COPAC de los pilotos de la Compañía, mientras esta colegiación sea obligatoria para el desempeño de su profesión de piloto en activo, con un máximo de 130 € anuales.

La cuota inicial o de inscripción en el Colegio, será a cargo de cada piloto, no siendo asumido este coste por la Compañía.

### Artículo 2.3 *Régimen de vida.*

Los pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, para el mantenimiento integral de las condiciones necesarias para el ejercicio de la misma, sin perjuicio de los derechos fundamentales de los ciudadanos y de los trabajadores.

### Artículo 2.4 *Pacto de no concurrencia.*

Los pilotos, salvo periodos de excedencia o suspensiones de contrato por mutuo acuerdo, no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida de transporte aéreo, salvo autorización expresa de la Compañía.

Cualquier actividad aérea o no, que menoscabe la capacidad del piloto para realizar los límites de producción establecidos en el presente convenio o afecte a la seguridad de las operaciones de vuelo, requerirá autorización expresa y por escrito de la Compañía, salvo disposición legal en contrario.

### Artículo 2.5 *Banalización de pilotos.*

La Compañía podrá asignar turnos de vuelo a sus pilotos, siempre que actúen en equipo, es decir que formen parte de una tripulación técnica completa, en los siguientes casos:

1. En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a Air Nostrum, L.A.M., S.A., o en régimen de alquiler, o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cese, cooperación o concierto.

2. En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios y, en general cuando estas operaciones no entren en conflicto con la legislación vigente en ambos países si no existiesen tratados, protocolos o similares que regulen la materia, y en

este último caso la compañía se responsabilizará de las consecuencias económicas en caso de surgir un conflicto en materia legal o laboral imprevista.

3. No se podrán prestar estos servicios cuando el servicio a terceros suponga una intervención en un proceso de conflicto colectivo declarado.

4. Las condiciones económicas que sean consecuencia de la realización de estos servicios, y se refieran a la remuneración del trabajo, revertirán a los pilotos si son superiores a las que vinieran percibiendo estos. Las cantidades económicas o salariales que sean consecuencia de estos servicios y sean superiores a las del presente convenio, no serán consolidables y dejarán de percibirse a la finalización de dichos servicios, regresando el piloto al sistema salarial establecido en el presente convenio.

5. Para el supuesto de que las condiciones económicas de la compañía de destino sean inferiores a las de la de procedencia, serán de aplicación las propias de Air Nostrum, de conformidad con el punto 4 anterior, más los pluses y dietas que excepcionalmente para este supuesto se señalen en este convenio.

6. Si los servicios fueran diferentes de la ejecución ordinaria de vuelos comerciales, se percibirá una remuneración extraordinaria a la que tendrían dichos servicios realizados en Air Nostrum. En caso de que se alterase la ubicación geográfica de los pilotos o los horarios habituales de Air Nostrum, se pactaran previamente y con el visto bueno de los interesados las condiciones específicas y remuneraciones extraordinarias a aplicar.

#### Artículo 2.6 *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para conseguir que las operaciones de vuelo de la Compañía se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los pilotos se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales Básicos de Operaciones, de ruta, de avión, circulares operativas o de Dirección.

Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o por sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de la Compañía podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este convenio.

Así mismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los pilotos el acceso a los manuales a los que se refiere el presente artículo, así como los dispositivos electrónicos para acceder a dichos manuales. La Compañía podrá suministrar la documentación en idioma español o inglés indistintamente.

La documentación precisa para una nueva habilitación de tipo o cambio de avión será suministrada antes de la iniciación del curso.

### CAPÍTULO III

#### Definiciones y aclaraciones

##### Artículo 3.1 *Alcance y aplicación.*

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

##### Artículo 3.2 *Tripulante.*

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

### Artículo 3.3 *Tripulante técnico.*

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

### Artículo 3.4 *Tripulación.*

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

### Artículo 3.5 *Piloto.*

Tripulante técnico en posesión del título y licencia, que le acredita como tal, según las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica; que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que la Compañía le asigne.

### Artículo 3.6 *Copiloto.*

Primer o segundo piloto que ejerce la función de copiloto a bordo de la aeronave, colabora en las funciones de pilotaje con el comandante y le sustituye en el mando en casos de ausencia o incapacidad de este.

### Artículo 3.7 *Primer piloto.*

Tripulante técnico encuadrado en la especialidad laboral de primeros pilotos del grupo de pilotos.

### Artículo 3.8 *Segundo piloto.*

Tripulante técnico encuadrado en la especialidad laboral de segundos pilotos del grupo de pilotos.

### Artículo 3.9 *Comandante.*

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

## CAPÍTULO IV

### Clasificación profesional

#### Artículo 4.1 *Fusiones con otras empresas.*

La Empresa, en el ejercicio de su libertad organizadora y de planificación, velará por la más óptima y eficiente organización de sus recursos en pro de la defensa de la productividad. Sin perjuicio de esto, las circunstancias especiales como puedan ser las operaciones entre empresas que den lugar a modificaciones del colectivo de pilotos en plantilla por motivo de fusión, absorción, o similar operación mercantil entre compañías, no modificarán el presente convenio.

Además, la Compañía se compromete a informar, con la suficiente antelación, a los representantes legales de los pilotos, de los siguientes extremos:

- Fecha prevista y motivos de la operación.
- Consecuencias jurídicas, económicas y sociales para los trabajadores, y
- Medidas previstas respecto de los trabajadores.

**Artículo 4.2 Producción.**

La Empresa garantiza a sus pilotos la producción de la franquicia de IBERIA frente a terceros, en los términos recogidos en el acuerdo que se incorpora como Anexo D al presente Convenio, en garantía de sus puestos y condiciones de trabajo.

Se debe entender por franquicia y terceros lo recogido en el acuerdo que se incorpora como Anexo E, donde asimismo queda regulada la producción máxima que Air Nostrum podría externalizar y los requisitos que a tal fin debería observar.

**Artículo 4.3 Clasificación, categoría, especialidad y niveles.**

Todo el personal técnico de vuelo pertenecerá a la misma categoría y grupo profesional que será la de pilotos. Este grupo tendrá dos especialidades, primeros y segundos pilotos.

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

Primeros Pilotos	Segundos Pilotos
Nivel 0	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 8

Existirá una única ordenación que se denominará Escalafón Único de Pilotos (EUP)

**Artículo 4.4 Flota.**

Flota es el conjunto, de una o más unidades, que agrupa a un mismo modelo de aeronave, de forma que la calificación de tipo otorgada por la autoridad aeronáutica es la misma y permite a un piloto operar, con las restricciones de dicha calificación, cualquiera de las aeronaves del conjunto. Así, a título meramente enunciativo, los CRJ 200, CRJ 700 y CRJ 900, CRJ 1000 se considerarían la misma flota.

De igual modo, DASH 8-300 y DASH 8-400 se considerarían la misma flota, al igual que ATR 42 y ATR 72, que también se considerarían la misma flota.

Se considera flota superior al reactor sobre el turbohélice. Así, el CRJ es flota superior y el ATR 72 y DASH 8 son, indistintamente, flota inferior.

**Artículo 4.5 Asignación de funciones.**

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

#### Artículo 4.6 *Escalafón Único de Pilotos (EUP).*

Los pilotos de nuevo ingreso a partir de la entrada en vigor del presente convenio por nueva contratación se añadirán, sin distinción por especialidad, correlativamente a dicho escalafón, siendo ordenados según los siguientes criterios:

1. Fecha de ingreso en la compañía con contrato de piloto, y
2. Edad del piloto.
3. Orden alfabético.

Los pilotos reingresados tras el disfrute de una excedencia voluntaria se ubicarán en el escalafón inmediatamente después del último piloto del escalafón que tenga el mismo o mayor número de días de alta como piloto en la Compañía que el incorporado.

Los pilotos que se encuentran en situación de excedencia voluntaria en el momento de la entrada en vigor de este Convenio, reingresarán en la Compañía según las condiciones del Convenio que hubiera en vigor en el inicio de su excedencia.

El EUP se publicará en la intranet de la compañía, a 31 de diciembre de cada año.

#### Artículo 4.7 *Preferencia de fechas y otras consideraciones.*

En «fecha de ingreso en compañía con contrato de piloto» tendrá preferencia la primera en el tiempo.

En «edad» tendrá preferencia el empleado mayor sobre el joven.

En «orden alfabético» tendrá preferencia el primer apellido sobre el segundo, y este sobre el nombre.

El piloto con pérdida temporal de licencia y mientras permanezca en la compañía se mantendrá en el EUP en el puesto en el que estaba antes de la pérdida de la licencia.

El piloto con pérdida definitiva de licencia, si la recupera de nuevo y permanece en la Compañía, recuperará su puesto en el EUP.

### CAPÍTULO V

#### Ingreso y progresión

##### Artículo 5.1 *Candidatos y pruebas de ingreso.*

Es facultad de la Compañía establecer y decidir todo el proceso de selección y contratación efectivo del piloto hasta su admisión en la Compañía, sin más limitaciones que las que le sean impuestas expresamente por la autoridad aeronáutica. Por seguridad en vuelo, los pilotos, cuando vuelen juntos deberán dominar el mismo idioma.

##### Artículo 5.2 *Periodo de prueba.*

Los candidatos admitidos a ingreso en la Compañía lo harán a título de prueba, fijándose tal periodo de prueba en seis meses para todos los pilotos. Durante este periodo, tanto la Compañía como el piloto, podrán rescindir el contrato de trabajo, sin necesidad de preaviso ninguno, sin perjuicio de las indemnizaciones establecidas para el pacto de permanencia en el artículo 1.9.

Una vez finalizado el periodo de prueba sin que ninguna de las partes haya rescindido con anterioridad el contrato de trabajo el piloto adquirirá la condición de fijo de plantilla. Superado el periodo de prueba se considerará a todos los efectos el tiempo trabajado como antigüedad en la empresa.

Las situaciones de incapacidad temporal, nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia y violencia de género que afecten a la capacidad productiva del trabajador, a efectos del artículo 14, punto 3, del Estatuto de los Trabajadores, interrumpirán el cómputo del periodo de prueba.

### Artículo 5.3 *Ingreso.*

La fecha de ingreso como piloto en la Compañía será la que figure en el contrato como piloto.

La Compañía determinará el número de vacantes de pilotos.

Los primeros y segundos pilotos admitidos lo harán ingresando en el último puesto del Escalafón Único de Pilotos, independientemente de su especialidad y serán asignados a la flota que la Compañía precise.

La Compañía podrá contratar a pilotos con especialidad de primer o segundo piloto, al ingreso de los mismos en la empresa.

Cuando la Compañía recurra a contratar pilotos para cubrir vacantes de primer piloto, existiendo segundos pilotos con requisitos cumplidos para promocionar a primer piloto, la Dirección de Operaciones informará con carácter previo a la representación de los pilotos, expresando y razonando, en este caso, la aplicación realizada del artículo 5.12.

Cuando la Compañía necesite cubrir vacantes por añadir nueva flota, entendiéndose por tal aquella no operada durante el año precedente, podrá admitir a ingreso a tres primeros pilotos, por cada nueva flota, con calificación de tipo y capacidad de instruir en la nueva flota, a efectos de facilitar la operación inicial de dicha flota. Los pilotos añadidos en aplicación de esta excepción no podrán causar reducción del personal anterior en plantilla.

Los cursos de calificación de tipo, necesarios para operar en la flota donde sea destinado el piloto, serán por cuenta de la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 1.9 sobre indemnizaciones.

### Artículo 5.4 *Progresión.*

Un piloto individual puede progresar de las siguientes formas, necesitará los siguientes requisitos:

1. Por nivel, que se define como el cambio al nivel económico superior dentro de la especialidad. La progresión, una vez obtenida, se consolida a efectos económicos. Son requisitos necesarios los de:

- Mínima experiencia.
- Productividad.
- Aptitud técnica habitual.
- Permanencia en nivel.

2. Por especialidad, que se define como el cambio de segundo a primer piloto. La progresión o promoción de especialidad, una vez obtenida, se consolida a efectos económicos. No obstante, teniendo en cuenta que la promoción de especialidad es un proceso, esta consolidación se producirá en el momento en que se supere todo el proceso, a juicio de la Dirección de Operaciones y nunca más tarde de la suelta en flota como primer piloto «fecha de suelta en flota» es aquella en que el piloto supera la inspección correspondiente de la Dirección de Operaciones, devengando el piloto en ese momento las cantidades consolidadas, retroactivas al día en que inició el curso de promoción. La promoción de especialidad podrá dar lugar a cambio de base, que se tomará como voluntario. Son requisitos necesarios los de:

- Vacante.
- Productividad.
- Titulación.
- Aptitud técnica superior.
- Orden del Escalafón Único de Pilotos

3. Por flota, que se define como el paso a flota superior. Podrá dar lugar a cambio de base, si el cambio de flota fuese voluntario, se tomará el cambio de base como voluntario.

El cambio de flota no se consolida ya que depende del equilibrio del tipo de aeronaves en la flota global de la Compañía. Son requisitos necesarios los de:

- Vacante.
- Productividad.
- Aptitud técnica superior.
- Permanencia en flota.
- Orden del Escalafón Único de Pilotos.

**Artículo 5.5** *Requisito de mínima experiencia.*

Sin perjuicio del tiempo de permanencia requerido en cada nivel, los segundos pilotos que, estando en el nivel 8, acumulen 3.000 horas de vuelo totales o aquellos que ingresen con 3.000 horas de vuelo o más (contando las que ya pudieran tener antes de su ingreso en la Compañía), accederán directamente al nivel 7 de su especialidad.

**Artículo 5.6** *Requisito de productividad.*

A efectos de progresión, todo piloto deberá haber realizado, al menos, el 60% de la media de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de su flota, considerando todo el tiempo de permanencia en su nivel actual.

La Compañía junto con la representación de los pilotos, podrá analizar casos individuales y conceder excepción a esta regla.

**Artículo 5.7** *Requisito de aptitud técnica.*

La representación de los pilotos deberá ser informada, en general, de la naturaleza de las pruebas y de los criterios de evaluación. Así mismo deberá recibir copia de la evaluación, y a ser oída por la Dirección de Operaciones, antes de emitir su dictamen, cuando dicha oportunidad sea última y decisiva en la evaluación de la aptitud técnica del piloto.

No obstante, el dictamen de la Dirección será final. 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, o sus delegados, aplican a los pilotos para asegurarse de su aptitud técnica para el desarrollo de sus tareas habituales. De no superar estas pruebas, la Compañía le facilitará dos oportunidades adicionales para superarlas, excepto en casos de pilotos de nuevo ingreso, y de simuladores externos a la Compañía, estos últimos, por su coste, serán facilitados en única oportunidad adicional. De no superar finalmente estos requisitos, 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 válida de finalización de contrato.

La superior se obtiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas, y demás inspecciones y evaluaciones que la Dirección, o sus delegados, aplican a los pilotos para asegurarse de 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.

En el caso de que un piloto de la especialidad de segundo piloto no superara las pruebas realizadas para progresar a primer piloto, la Compañía facilitará una sola oportunidad más, que no podrá producirse antes del transcurso de 12 meses desde la inicial, periodo durante el cual el segundo piloto deberá haber realizado un mínimo de 600 horas de vuelo y siempre y cuando exista vacante para poder progresar.

En caso de que un piloto no superara las pruebas para el cambio de flota este retornará a su flota de procedencia en el mismo cargo si lo tuviera y especialidad.

**Artículo 5.8** *Requisito de Permanencia en Nivel.*

La permanencia mínima en los niveles será la siguiente:

Nivel Primeros	Años	Nivel Segundos	Años
0	Indefinida		
1	3	1	Indefinida
2	3	2	3
3	3	3	3
4	2	4	2
5	2	5	2
6	2	6	2
		7	2
		8	Hasta suelta en Flota +1

Los pilotos admitidos lo harán ingresando en el último nivel de su especialidad. Para los segundos pilotos este nivel se mantiene hasta un año después del primer día del mes de suelta en flota, pasando posteriormente al nivel superior siempre que cumpla con los demás requisitos de progresión, salvo la excepción establecida en el artículo 5.5 del presente Convenio. El segundo piloto que promocione a primer piloto lo hará al nivel 6 de primeros pilotos, con efectos del primer día del mes en el que inicie el curso de promoción a primer piloto.

A efectos de promoción, en el presente artículo, se entenderá el proceso descrito en el artículo 5.4 en su punto segundo.

**Artículo 5.9** *Requisito de vacante.*

La empresa establecerá las plazas vacantes para acceder a cada especialidad, flota y bases necesarias, para lo que la Compañía podrá decidir libremente el equilibrio y número de estas vacantes. Así mismo decidirá el momento en que se producen dichas vacantes. La Dirección de Operaciones, previa información a la representación de los pilotos con un plazo mínimo de 10 días, publicará los requisitos para acceder a dichas vacantes.

**Artículo 5.10** *Requisito de titulación.*

Se considera cumplido al tener los títulos requeridos por la autoridad aeronáutica para la situación de que se trate. Para primer piloto necesariamente deberá tener en vigor el título de transporte de línea aérea, previamente al inicio de cualquier curso o tarea relacionada.

**Artículo 5.11** *Requisito de permanencia en flota.*

No podrán optar a una vacante para el cambio a flota superior, aquellos pilotos que lleven menos de 24 meses en la flota de procedencia, o bien que no vayan a permanecer un mínimo de 24 meses en la de destino por imperativo legal, a menos que lo autorice expresamente la empresa, en cuyo caso informará a la representación de los pilotos. En cualquier caso, responderá a criterios generales, objetivos y públicos y nunca por razones personales.

Independientemente del tiempo de permanencia, entre flotas del mismo nivel no procede optar a vacante, salvo autorización expresa de la Dirección de la compañía.

Sin perjuicio de lo anterior el requisito de permanencia en flota no se aplicará si el cambio de flota es forzoso.

Este artículo, así como el 5.6 no será aplicable a los segundos pilotos que promocionen dentro de la misma flota.

#### Artículo 5.12 *Requisito de preferencia.*

Los pilotos acceden a flota superior por el orden del escalafón único, pero deberán comunicárseles previamente las condiciones del cambio de flota con una antelación mínima de 15 días respecto al nuevo curso, pudiendo el piloto renunciar a este curso sin perder los derechos de antigüedad para el siguiente. Si no hubiese bastantes pilotos voluntarios para la flota superior, la Compañía podrá obligar al cambio en orden inverso al escalafón.

La Compañía favorecerá la promoción interna de segundos pilotos para cubrir las vacantes de primer piloto, con preferencia al ingreso de excedentes voluntarios, no acudiendo a contratación externa más que en las excepciones previstas en el presente convenio o cuando la Dirección de Operaciones juzgue que no existen segundos pilotos técnicamente capacitados para su posible acceso, en ese momento, a la especialidad de primer piloto.

#### Artículo 5.13 *Requisito de confianza.*

Todos los cargos tales como la comandancia, supervisión, inspección, instrucción, mando y dirección sobre la flota y pilotos se definen como de extrema confianza de la Dirección de la Compañía, por la responsabilidad y autoridad que otorga el nombramiento, y como tal, la obtención y permanencia en el mismo queda supeditada al mantenimiento de dicha confianza.

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

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

## CAPÍTULO VI

### Regresiones

#### Artículo 6.1 *Regulación de empleo.*

La Compañía, cuando se vea obligada a la suspensión o resolución de contratos que no afecte a la totalidad de la plantilla de pilotos, la realizará de la siguiente forma:

1. Los pilotos tendrán preferencia de permanencia en la empresa según el orden de antigüedad de la fecha de ingreso en la compañía con contrato de piloto.
2. Tendrán preferencia para volver a la Compañía los pilotos afectados por regulación de empleo y en el orden inverso, siendo el último piloto afectado el de mayor preferencia de ingreso. Las condiciones de ingreso tras una regulación serán pactadas con la representación de los pilotos.

Para los casos contemplados en el presente artículo, se aplicará en todo lo no dispuesto en el mismo, el Estatuto de los Trabajadores.

No podrá aplicarse en cualquier caso medidas de regulación de empleo mientras exista cualquier porcentaje de externalización conforme a lo recogido en los anexos D y E.

Artículo 6.2 *Regresiones y cambios de flota por regulación de empleo y por disminución y/o desaparición de flota.*

Estos supuestos podrán dar lugar a regresiones o cambios de flota obligados.

Cuando los supuestos afecten a una única flota, las regresiones o cambios de flota afectarán a los pilotos vinculados a la flota afectada. Los criterios para determinar los pilotos afectados por el cambio o regresión de flota, se acordarán con la representación de los pilotos.

Cuando los supuestos afecten a varias flotas, las regresiones o cambios de flota afectarán a los pilotos vinculados a las flotas afectadas. Los criterios para determinar los pilotos afectados por el cambio o regresión de flota, se acordarán con la representación de los pilotos.

En el supuesto de despido por motivo de regulación de empleo se aplicará el artículo 6.1.

No podrán existir regresiones mientras exista cualquier porcentaje de externalización conforme a lo recogido en los anexos D y E.

## CAPÍTULO VII

### Situaciones en plantilla

Artículo 7.1 *Pilotos en plantilla.*

Los pilotos en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

- En período de prueba.
- En activo.
- En flota.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida.
- Con licencia no retribuida.
- En excedencia voluntaria.
- En excedencia forzosa.
- En incapacidad temporal.
- En suspensión de actividad.
- En excedencia para el cuidado de hijos.
- En excedencia para el cuidado de familiares.
- Reducción opcional de actividad en vuelo por motivos familiares.
- Reducción opcional de actividad en vuelo por lactancia.
- Maternidad/Paternidad.
- Suspensión de contrato por Riesgo durante el embarazo.
- Suspensión de contrato por Riesgo durante la lactancia natural de un menor de nueve meses.
- Seniority.

Artículo 7.2 *En período de prueba.*

Se regirán por lo establecido en los artículos 1.9, 5.2 y 5.3.

Artículo 7.3 *En activo.*

Son los pilotos que desempeñan, al servicio de la Compañía, las tareas propias para las que han sido contratados. A estos efectos se consideran en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aun simultáneamente con su actividad de vuelo, efectúan labores de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentran en comisión de servicio.

## Artículo 7.4 *En flota.*

Son los pilotos que han obtenido y mantienen la aptitud técnica habitual después de un periodo de instrucción.

## Artículo 7.5 *En comisión de servicio.*

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

La Empresa reconoce el derecho de los tripulantes pilotos a que no se les programen días de garantía sindical en aquellos que les corresponden como libres.

## Artículo 7.6 *Con licencia retribuida.*

El piloto, previo aviso y justificación, podrá ausentarse del trabajo, con derecho a la remuneración establecida en los conceptos salariales fijos, por alguno de los motivos y por el tiempo siguiente:

1. Quince días naturales por contraer matrimonio.
2. Dos días por el fallecimiento, accidente o enfermedad graves, hospitalización o intervención quirúrgica sin hospitalización que precise reposo domiciliario, de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando con tal motivo la persona trabajadora necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días. En este supuesto la licencia se iniciará el día natural en que concurra la causa, siempre que el tripulante no hubiera iniciado su actividad. En caso contrario la licencia se iniciará el primer día laborable inmediatamente posterior a la causa que lo justifica.
3. Un día por traslado de domicilio habitual.
4. Por el tiempo indispensable para concurrir a exámenes, solamente en el caso de que dichos exámenes tengan por objeto la obtención de titulación, académica, profesional o aeronáutica, reconocida por el Ministerio de Educación o por la Autoridad Aeronáutica, y en estos casos, el piloto deberá avisar a la empresa con un mes de antelación.
5. Un día natural por razón de boda de hijos, padres y hermanos ampliable a dos, si fuera en distinto lugar del que reside habitualmente el trabajador. En este supuesto la licencia se disfrutará el día natural en que concurra la causa, salvo que el mismo estuviera programado como libre, en cuyo caso la licencia se disfrutará el primer día laborable hábil inmediatamente posterior a la causa que lo justifica.
6. Un día en caso de sufragio activo para elecciones públicas de carácter oficial, en este caso, se pacta expresamente la compensación con un día libre adicional a estos efectos, sin embargo y considerando que la Compañía no puede verse obligada a suspender vuelos por este motivo, se pacta expresamente la movilidad de dicho día libre, realizando los pilotos las votaciones por correo si fuese necesario. La empresa pactará con los pilotos la fecha de disfrute de dicho día libre, intentando que sea en el mismo mes o en el siguiente.
7. Por el tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal. Cuando el cumplimiento del deber antes referido suponga la imposibilidad de la prestación del trabajo debido en más del 20% de las horas laborables en un periodo de tres meses, podrá la empresa pasar al trabajador afectado a la situación de excedencia forzosa.
8. Para realizar funciones sindicales en los términos que exija la ley, las pactadas en el presente convenio o en los acuerdos específicos que se suscriban por las partes firmantes del presente convenio.

Los días citados se entenderán siempre naturales, salvo el recogido en el supuesto 2 y 5 y coincidentes con la causa que lo justifica. En todos los casos de concesión de licencia retribuida, los pilotos lo deberán comunicar por escrito con la máxima antelación a la Compañía, reservándose esta el derecho de exigir los justificantes que acreditan las circunstancias alegadas para la obtención de tales licencias.

#### Artículo 7.7 *Con licencia no retribuida.*

Los pilotos podrán solicitar licencia no retribuida por el plazo máximo de un mes, de forma ininterrumpida, para asuntos particulares. La empresa podrá conceder la licencia solicitada cuando las necesidades operativas así lo permitan y dando prioridad a las vacaciones anuales reglamentarias.

En el supuesto de concurrir varias solicitudes, para el mismo periodo de tiempo, se concederán primero a los que menos veces la hayan solicitado, y en caso de igualdad por fecha de ingreso en compañía con contrato de piloto, para una misma especialidad y flota. La empresa no tendrá obligación de conceder un número mínimo de licencias no retribuidas.

La licencia no retribuida computará a efectos de permanencia en el nivel y cambio de flota.

#### Artículo 7.8 *Excedencia voluntaria.*

Los pilotos, con al menos una antigüedad en la empresa de un año, tienen derecho a solicitar la excedencia voluntaria, por un plazo no inferior a 4 meses ni superior a cinco años, sin perjuicio de las indemnizaciones y preavisos establecidos en el artículo 1.9.

Este derecho solo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido cuatro años desde el final de la anterior excedencia.

La reincorporación antes de finalizar el plazo de excedencia solicitado y autorizado por la Compañía, solo podrá efectuarse por decisión de la Compañía.

La excedencia se iniciará el día siguiente a aquel en el que el piloto cause baja en la compañía por esta causa.

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

Los pilotos reincorporados de una excedencia, deberán haberlo solicitado en los últimos 15 días de la excedencia concedida, perdiendo todo derecho de incorporación de no hacerlo así y causando la baja definitiva.

Los pilotos tendrán derecho a la reincorporación de una excedencia voluntaria, siempre y cuando exista vacante de nueva contratación.

Si hubiese varios pilotos, la incorporación se producirá de forma que tenga preferencia el piloto que más tiempo hubiera permanecido en activo en la Compañía.

Los pilotos reincorporados lo harán en la especialidad del último piloto del EUP a fecha de su reincorporación, y se ubicarán en el escalafón inmediatamente después del último piloto del escalafón que tenga el mismo o mayor número de días de alta como piloto en la Compañía que el reincorporado. Estos deberán someterse a los reentrenamientos e inspecciones que determine la Dirección de Operaciones, y de acuerdo a las normas de AESA a efectos de actualizar y comprobar el mantenimiento de la capacidad técnica del piloto. De no someterse voluntariamente a dicho proceso perderá el derecho a reincorporarse.

Dichos cursos y reentrenamientos correrán a cargo de la Compañía, generando en su caso una nueva obligación de permanencia según lo dispuesto en el art. 1.9.

La Dirección de Operaciones será la que designe en cada caso la flota a la que se reincorporará un piloto después de una excedencia voluntaria.

De reingresar a la empresa un piloto que ostentaba la condición de Primer Piloto cuando solicitó la excedencia voluntaria, su reingreso lo hará en la especialidad de segundo piloto en el nivel salarial 1 de dicha especialidad.

En el caso de reingresar un segundo piloto lo hará en el nivel económico que mantenía a la fecha de solicitud de la excedencia voluntaria.

Los pilotos que se encuentran en situación de excedencia voluntaria en el momento de la entrada en vigor de este Convenio, reingresarán en la Compañía según las condiciones del Convenio que hubiera en vigor en el inicio de su excedencia.

#### Artículo 7.9 *Excedencia forzosa.*

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

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

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

#### Artículo 7.10 *Incapacidad Temporal.*

Se considera en esta situación al piloto que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido una incapacidad temporal.

A los efectos del presente artículo se entenderá por:

- Media de horas. El promedio de horas baremo de los últimos doce meses percibidas por el piloto, y con el tratamiento habitual de estas a efectos de límites de superar.
- Salario de Incapacidad. Serán los conceptos salariales fijos.

La empresa deberá completar las prestaciones de la seguridad social hasta alcanzar los siguientes porcentajes:

- Accidente de trabajo y Enfermedad Profesional: 100% el primer año de baja: 100% salario fijo 100% la media de horas.

A partir del año: No se complementa, percibiéndose exclusivamente las cantidades indicadas legalmente.

- Enfermedad común y accidente no laboral:

Días 1.º a 3.º de baja: No se complementa, percibiéndose exclusivamente las cantidades indicadas legalmente.

Días 4.º a 20.º de baja: Del salario de incapacidad el 90%. De la media de horas el 90%.

Del 20.º día al final del sexto mes: Del salario de incapacidad el 80%.

De la media de horas el 80%.

Del 7.º mes en adelante: No se complementa, percibiéndose exclusivamente las cantidades indicadas legalmente.

Los anteriores complementos dejarán de prestarse por la empresa en el caso de que las prestaciones de la seguridad social iguallen o superen las cantidades económicas que dichos porcentajes supongan. En dicho momento, cesará la obligación de la empresa y el derecho del trabajador a entregar y percibir respectivamente, el complemento convenido en el presente artículo.

Así mismo, el trabajador dejará de percibir dichos complementos en el momento, y si se produce, que pase a la situación de invalidez en cualquiera de los grados de incapacidad previstos por ley.

Para tener derecho a tales complementos, el trabajador deberá someterse a todos los exámenes que la empresa determine y por los facultativos que esta designe. En cualquier caso, el informe desfavorable de los médicos designados por la empresa será causa automática de la suspensión del pago de estos complementos, además de las sanciones disciplinarias que pudieran corresponder en los casos de mala fe sin perjuicio del derecho del trabajador de impugnar dicha decisión. Estarán excluidas del abono del complemento salarial todas las enfermedades causadas por drogadicción, alcoholismo o dependencia similar. En la aplicación o no de los complementos del presente artículo en relación con este punto, será indispensable el dictamen confirmatorio del facultativo designado por la empresa. Para el caso en que el trabajador discrepe con el informe médico, se procederá a designar, de forma consensuada entre empresa y comité de pilotos, un facultativo externo que dictamine si el trabajador está enfermo para el desempeño de sus funciones. En cualquier caso, la empresa podrá sustituir en cualquier momento los anteriores complementos por un seguro a su cargo que garantice a los trabajadores las anteriores cantidades. Los trabajadores aceptan expresamente la anterior posibilidad y cooperarán con la empresa en todo aquello que sea necesario para la suscripción y aplicación del anterior seguro. Todo tipo de enfermedad o accidente, sea laboral o común, computará a los efectos de permanencia en el nivel, promoción en la especialidad y progresión de flota.

#### Artículo 7.11 *Suspensión de actividad.*

Es la situación, en la que puede encontrarse un piloto, cuando se produce alguno de los siguientes casos:

Caso 1. El piloto, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o administrativa, hubiera sido, provisionalmente, dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

Caso 2. El piloto, por haberse iniciado un expediente por la Dirección de Operaciones, relacionado con temas de seguridad en vuelo, hubiera sido, provisionalmente, dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

Caso 3. Se encontrarán en esta situación los pilotos que, como consecuencia de cualquiera de los expedientes indicados anteriormente, estén cumpliendo la sanción principal o accesoria de suspensión temporal de su actividad en vuelo.

En los casos primero y tercero, el piloto en esas situaciones no percibirá retribución alguna. En el segundo caso, cuando el expediente se inicie por la empresa, esta no podrá dejar al piloto en suspensión cautelar más de 15 días, y solamente en este caso, el piloto recibirá la retribución de los conceptos fijos establecidos en el punto 1.1 del artículo 16.4 del presente convenio. Si resultase de la investigación del expediente resolución favorable para el piloto, la empresa, posteriormente, le compensará económicamente por las retribuciones variables no percibidas, según su programación original, o similar a una programación normal, si no hubiese sido programado esos días.

#### Artículo 7.12 *Excedencia para atender al cuidado de hijos.*

Tendrán derecho a excedencia indistintamente el padre o la madre para el cuidado de cada hijo, por un período no superior a tres años a contar desde la fecha del nacimiento. Igual derecho se dispondrá en el supuesto de adopción, a contar desde el momento de esta.

Los sucesivos hijos darán derecho a un nuevo período de excedencia que, en su caso, pondrá fin al que viniera disfrutando.

El período en que el trabajador o la trabajadora permanezcan en situación de excedencia, conforme a lo establecido en este artículo, será computable a efectos de antigüedad y tendrá derecho a la asistencia a cursos de formación profesional, especialmente con ocasión de su reincorporación.

La empresa deberá convocarles a la participación en los indicados cursos de formación.

Durante el primer año de excedencia tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reincorporación lo será a una actividad de su mismo grupo profesional. En cualquier caso mantendrá su especialidad y nivel económico en el que se encontraba

Los pilotos durante el primer año tendrán derecho al reingreso en la flota de procedencia, y para los años posteriores el reingreso será en la flota de procedencia, si existe vacante y en caso de no existir esta, en la que le asigne la Dirección de Operaciones.

#### Artículo 7.13 *Excedencia por cuidado de familiares.*

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

Durante el primer año de excedencia tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reincorporación lo será a una actividad de su mismo grupo profesional. En cualquier caso, mantendrá su especialidad y nivel económico en el que se encontraba.

Los pilotos durante el primer año tendrán derecho al reingreso en la flota de procedencia, y para los años posteriores el reingreso será en la flota de procedencia, si existe vacante y en caso de no existir esta, en la que le asigne la Dirección de Operaciones.

#### Artículo 7.14 *Reducción opcional de actividad en vuelo por motivos familiares.*

Los trabajadores que, por razón de guarda legal, tengan a su cuidado directo algún menor de doce años o una persona con discapacidad que no desempeñe una actividad retribuida, así como aquellos que precisen encargarse directamente del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo y que no desempeñe actividad retribuida, tendrán derecho a una reducción de la jornada ordinaria de trabajo, con la disminución proporcional de salario entre, al menos, un octavo y la mitad de aquella.

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

Los pilotos deberán solicitar en el mes de octubre, una vez notificados los periodos de vacaciones asignados, el porcentaje de reducción de jornada por cuidado de hijos o familiares que quieran disfrutar durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre del año siguiente. No podrá aumentar los porcentajes comunicados ni realizar una solicitud nueva para estos meses, salvo situaciones excepcionales sobrevenidas.

Cuando un piloto quiera solicitar reducción de jornada por motivos familiares, para el resto de meses del año, solicitará la misma a la mayor brevedad posible y siempre con un preaviso mínimo de 45 días antes del mes de disfrute. En cualquier caso, para todos los meses, las fechas de disfrute de la reducción de jornada, se concretarán con preaviso de 45 días antes del mes de disfrute. En el caso de que un piloto en situación de reducción de jornada solicite destacamento y este coincida con los días de disfrute de la reducción de jornada se le preguntará al tripulante y este deberá, o bien cambiar su solicitud de días de disfrute de reducción de jornada o renunciar a ella, o bien renunciar a su solicitud de destacamento.

#### Artículo 7.15 *Reducción de jornada por lactancia.*

Aquel piloto con un hijo menor de 9 meses disfrutará de dos días libres adicionales al mes en concepto de lactancia, además de sus días libres mensuales.

*Artículo 7.16 Suspensión del contrato por riesgo durante el embarazo y Riesgo durante la lactancia natural de un menor de 9 meses.*

Se considera en esta situación a la piloto que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por existir riesgo del embarazo, o durante la lactancia natural de un menor de nueve meses dadas las especiales características de su trabajo. Tanto la Compañía como las trabajadoras afectadas, se comprometen a facilitar los trámites administrativos para la obtención por aquellas de la prestación económica de la Seguridad Social por riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural de un menor de nueve meses, regulada en la ley General de la Seguridad Social.

La empresa complementará las prestaciones de la seguridad social hasta los siguientes porcentajes:

- a) Conceptos variables: Media de horas.—El 100% del promedio de horas baremo de los últimos doce meses percibidas por la piloto, y con el tratamiento habitual de estas a efectos límites a superar.
- b) Conceptos salariales fijos: Se complementará el 100% de los mismos desde el 1.º día en que perciba las prestaciones de la seguridad Social y mientras dure la situación de riesgo del embarazo.

Este período computará a efectos de progresión y cambio de nivel dentro de la compañía.

*Artículo 7.17 Reducción opcional de actividad en vuelo por antigüedad (Seniority).*

Los Primeros Pilotos de los niveles retributivos 0, 1 y 2 y los Segundos Pilotos de los niveles 1 y 2 podrán acceder a una reducción de jornada en los términos regulados en este artículo.

El porcentaje de reducción será de un 25% o de un 50%, a elección del trabajador, y su disfrute se programará en bloque en las fechas que la Compañía determine cada mes, y le serán comunicadas al piloto con su programación.

La Compañía vendrá obligada a conceder la reducción siempre que, junto con otras solicitudes, supongan una disminución de plantilla equivalente a un piloto a tiempo completo de la misma especialidad y flota. Así:

- a) Si existen 4 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y flota para reducir un 25% de jornada, se accederá a la reducción de los cuatro solicitantes.
- b) Si existen 2 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y flota para reducir un 25% de jornada y una de 50% de jornada de pilotos de la misma especialidad y Flota, se accederá a la reducción de los tres solicitantes.
- c) Si existen 2 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y flota para reducir un 50% de jornada, se accederá a la reducción de los dos solicitantes.
- d) Si existen 3 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y flota para reducir un 25% de jornada y una posterior de 50% de jornada de la misma especialidad y Flota, se accederá a la reducción de un 25% de jornada de los cuatro solicitantes. En ese caso, el solicitante de un 50% de jornada tendrá preferencia para ampliar la reducción concedida cuando, junto con otras solicitudes posteriores de otros pilotos de la misma especialidad y Flota, se alcance el 100%, o cuando alguno de los pilotos de su misma especialidad y flota quiera renunciar a su seniority del 25%.

Será potestad de la compañía, si así lo decide, suspender la reducción de jornada de los pilotos en situación de seniority durante los meses de junio, julio, agosto y/o septiembre, volviendo a su situación de seniority lo más tarde para la programación del mes de octubre, estando obligado el piloto a aceptarlo. En el caso de que no se suspenda la totalidad de las seniority de una flota y especialidad, la suspensión se aplicará en primer lugar a los pilotos que hayan manifestado su voluntad de suspenderla, por orden del EUP, y en caso de no existir voluntarios, se aplicará forzoso por orden inverso del EUP. La Compañía

avisará al piloto el día de la publicación de la programación del mes anterior a aquel en que se le vaya a suspender la seniority (junio, julio, agosto y/o septiembre).

La programación de un piloto en seniority será de la siguiente forma:

Si la seniority es del 50 % se programarán 10 días de seniority y 10 días libres.

Si la seniority es del 25 % se programarán 5 días de seniority y 10 días libres.

Si en el mes se asigna un período de seis días de vacaciones la programación será:

a) Si la seniority es del 50 % se programarán 10 días de seniority, seis de vacaciones y 8 días libres.

b) Si la seniority es del 25 % se programarán 5 días de seniority, seis de vacaciones y 8 días libres.

Si en el mes se asigna dos períodos de seis días de vacaciones la programación será:

a) Si la seniority es del 50 % se programarán 10 días de seniority, doce de vacaciones y 6 días libres.

b) Si la seniority es del 25 % se programarán 5 días de seniority, doce de vacaciones y 6 días libres.

El piloto que desee abandonar la seniority lo solicitará a la Compañía, que concederá el regreso al 100% cuando se dé alguna de las opciones siguientes:

A. Antes de convocar una progresión a primer piloto, se concederá el regreso al 100% de jornada a los primeros pilotos en seniority que lo hubieran solicitado, siempre y cuando, computando el porcentaje de reducción de todos los solicitantes, se alcance un aumento de jornadas equivalente a un primer piloto al 100 % de jornada. Así:

a) Si existen 4 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 25% de jornada, se accederá al regreso al 100% de los cuatro solicitantes.

b) Si existen 2 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 25% y una de 50% de jornada, se accederá al regreso al 100% de los tres solicitantes.

c) Si existen 2 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 50% de jornada, se accederá al regreso al 100% de los dos solicitantes.

d) Si existen 3 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 25% de jornada y una posterior para aumentar un 50%, se accederá al regreso al 100% de los tres pilotos con reducción del 25%, siempre y cuando el piloto de reducción de 50% esté dispuesto a reducir su reducción a un 25% de jornada.

B. Antes de realizar contrataciones de segundos pilotos, se concederá el regreso al 100% de jornada a los segundos pilotos en seniority que lo hubieran solicitado, siempre y cuando, computando el porcentaje de reducción de todos los solicitantes, se alcance un aumento de jornadas equivalente a un segundo piloto al 100 % de jornada. Así:

a) Si existen 4 solicitudes pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 25% de jornada, se accederá el regreso al 100% de los cuatro solicitantes.

b) Si existen 2 solicitudes pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 25% de jornada y una de 50% de jornada de pilotos, se accederá al regreso al 100% de los tres solicitantes.

c) Si existen 2 solicitudes pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 50% de jornada, se accederá al regreso al 100% de los dos solicitantes

d) Si existen 3 solicitudes de pilotos de la misma especialidad y Flota para aumentar un 25% de jornada y una para aumentar un 50%, se accederá al regreso al 100% de los tres pilotos con reducción del 25%, siempre y cuando el piloto de reducción de 50% esté dispuesto a reducir su reducción a un 25% de jornada.

C. Si existieran pilotos de la misma flota y especialidad a la espera de acceder a la seniority, cuyo porcentaje de reducción solicitada sea igual al del piloto que desea

abandonar la seniority, se accederá tanto a la reducción de uno como al regreso al 100% del otro. En estos casos no procederá convocatoria de vacante de progresión, al mantenerse el número de seniorities concedidas.

D. Cuando un piloto progrese de especialidad o de flota, salvo que el cambio de flota sea forzoso, regresará al 100% al inicio del curso de progresión o de habilitación para la nueva flota.

Por cada grupo de seniority de Primeros Pilotos concedida que suponga el equivalente a un piloto a tiempo completo (100% de jornada) de la misma especialidad y flota, se convocará una vacante de progresión de especialidad.

Una vez asignada la vacante mediante resolución definitiva de la convocatoria, el inicio del curso de progresión deberá programarse en los siguientes plazos desde la publicación de la Resolución definitiva:

- Dos meses si la vacante o vacantes se cubren exclusivamente por progresión dentro de la misma Flota.
- Cuatro meses si la vacante o vacantes se cubren por progresión de Flota.
- Seis meses si la cobertura de la vacante o vacantes requiere la contratación de pilotos de nuevo ingreso.

A la entrada en vigor del V Convenio se abrirá un plazo para solicitar las seniority. Las solicitudes formuladas en dicho plazo se asignarán por orden del Escalafón Único de Pilotos, según flota y especialidad. A partir de esa primera asignación, tanto la asignación de seniority como el abandono de la misma, se asignará por fecha de solicitud entre pilotos de la misma flota y especialidad.

Los pilotos durante la situación de seniority percibirán los conceptos fijos reducidos en el mismo porcentaje de reducción de jornada que disfruten, salvo el concepto de Garantía de Horas Baremo, que no se reducirá y no se rebajarán los límites de horas Baremo. En cuanto al plus de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia >160 horas, sí se rebajarán proporcionalmente los límites para el devengo del concepto.

La Compañía mantendrá en el portal de información al empleado el listado actualizado de los pilotos en seniority, así como el listado de las solicitudes de entrada y salida y los voluntarios para suspender seniority en los meses de junio, julio, agosto y/o septiembre.

#### Artículo 7.18 *Nacimiento y cuidado de menor.*

En situación de baja por nacimiento y cuidado de menor la empresa complementará las prestaciones de la seguridad social hasta los siguientes porcentajes: Este período computará a efectos de progresión y cambio de nivel dentro de la compañía.

Media de horas: El 100% del promedio de horas baremo de los últimos doce meses percibidas por el piloto, y con el tratamiento habitual de estas a efectos de límites a superar.

En cuanto a conceptos salariales fijos se complementará el 100% de dichos conceptos.

### CAPÍTULO VIII

#### Premios, faltas y sanciones

##### Artículo 8.1 *Premios y clases.*

La Compañía, con el fin de recompensar la conducta, rendimiento, laboriosidad y cualidades sobresalientes del personal, aplicará, cuando así lo crea conveniente, los siguientes tipos de premios:

- Consideración superior de nivel. La Compañía, evaluando servicios especiales o extraordinarios a la empresa, podrá otorgar la consideración superior a los pilotos que crea oportuno, obviando el requisito de permanencia en nivel, y subiendo a estos al nivel inmediatamente superior.

- Premios en metálico.
- Viajes de descanso.
- Cartas de felicitación.

## Artículo 8.2 *Potestad disciplinaria y faltas.*

De acuerdo con lo determinado en el Estatuto de los Trabajadores, corresponde a la Dirección de la Compañía la facultad de imponer sanciones en virtud de incumplimientos laborales, de acuerdo con la graduación de faltas y sanciones que se establezcan en las disposiciones legales y en el presente convenio.

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

Toda falta cometida por un piloto se clasificará, atendiendo a su importancia, trascendencia o intención, en leve, grave o muy grave. La reiteración de faltas podrá dar lugar a calificación de gravedad superior. Se comunicará a la representación de los pilotos las faltas muy graves.

## Artículo 8.3 *Faltas leves.*

Se consideran faltas leves:

1. No cursar en tiempo oportuno la baja correspondiente a las ausencias justificadas al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.
2. Hasta tres faltas de puntualidad injustificadas en un periodo de treinta días y siempre que sumen en total más de quince minutos.
3. Dirigir escritos laborales, operacionales o de crítica empresarial, a los pilotos u otros colectivos de la Compañía, sin la autorización debida, utilizando el tablón de anuncios, y/o cualquier otro medio de divulgación. La representación de los pilotos estará autorizada para dirigir estos escritos.
4. La inobservancia reiterada de las instrucciones o prácticas comerciales que establezca la compañía, especialmente las relativas a la actitud y comunicación hacia los pasajeros.

## Artículo 8.4 *Faltas graves.*

Se consideran faltas graves:

1. Más de tres faltas de puntualidad repetida en la asistencia al servicio que sumen más de treinta minutos en 30 días.
2. La falta hasta dos días al trabajo en 30 días, sin causa que lo justifique.
3. La simulación de enfermedad o accidente.
4. La falta de presentación a un vuelo programado, sin causa que lo justifique.
5. La inobservancia de medidas de seguridad adoptadas por la Compañía.
6. La reincidencia en faltas leves, siempre que ello ocurra en el plazo de tres meses a contar desde la sanción de la primera.
7. La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.
8. La divulgación a personas ajenas a la empresa, de la marcha interior de la misma, siempre que pueda haber perjuicio para la compañía.
9. La obstrucción a las órdenes de los jefes y negligencia en su cumplimiento.
10. El quebranto de los intereses de la Compañía, sin ánimo de realizarlo, pero por negligencia inexcusable. Cuando se menoscaben directamente los intereses económicos o se afecte la imagen pública de la Compañía se reputará como muy grave.
11. La falta considerable de respeto y la dureza de trato a los trabajadores que estén a sus órdenes.
12. Fingir enfermedad o pedir permiso alegando causa no existente y otros actos semejantes que puedan proporcionar a la Compañía una información falsa.
13. Los actos de imprudencia.

## Artículo 8.5 *Faltas muy graves.*

Son faltas muy graves:

1. La embriaguez o toxicomanía habitual y la ocasional durante el tiempo de servicio.
2. La falta de tres o más días al trabajo en un periodo de treinta días, sin causa que lo justifique.
3. Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los jefes o sus familiares, a sus compañeros y subordinados, o a pasajeros u otras personas de su entorno profesional.
4. Violar secretos de la Compañía cuando existan perjuicios para la misma.
5. La disminución voluntaria y continuada del rendimiento de la labor.
6. La indisciplina, desobediencia o incumplimiento inexcusable de órdenes reglamentariamente recibidas de sus superiores.
7. Cualquier infracción de la Legislación de Aduanas.
8. La reincidencia en las faltas graves en los 6 meses siguientes a su sanción.
9. Abuso de autoridad por parte del superior. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente.
10. La simulación de circunstancia que afecte a la seguridad en vuelo o similar con el objeto de desviarse de las instrucciones recibidas de la Compañía.
11. La ocultación de circunstancias, cuando se tengan conocimiento de ellas, que afecten a la seguridad en vuelo o la complicidad en la ocultación de las mismas, y más especialmente en lo relativo al punto 1 del presente artículo.
12. El transporte de personas sin asiento (excepto cuando lo autorice AESA en inspección o similar tarea) en evidente violación de las normas de seguridad establecidas por AESA al respecto.
13. Los trabajos para las actividades señaladas en el art. 2.4 de este convenio sin autorización de la Compañía.
14. La participación en riñas, alborotos o discusiones graves ocurridas en acto de servicio o en aeronaves o instalaciones de la Compañía.

## Artículo 8.6 *Sanciones.*

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

1. Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.
2. Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.
3. Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días; inhabilitación por un periodo superior a dos años e inferior a cuatro, para la progresión en cualquiera de sus formas, despido.

La Compañía, manteniendo la clasificación de gravedad de la falta, podrá reducir la sanción en los casos en que estime que concurren circunstancias especiales.

## Artículo 8.7 *Prescripción de las faltas.*

Las faltas leves prescribirán a los diez días; las graves, a los veinte días y las muy graves, a los sesenta días, a partir de la fecha en que la empresa tenga conocimiento de su comisión si no ha tomado acción sobre ellas y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido, sin perjuicio de lo establecido en el último párrafo del artículo 8.6, cuando la empresa no tome acción.

La empresa anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas. Transcurridos seis meses, un año o tres años, según se trate, respectivamente, de falta leve, grave o muy grave, sin que se hubiese producido una reincidencia en el mismo tipo de falta, se procederá a retirar la anotación de infracción del expediente del piloto.

## CAPÍTULO IX

**Movilidad geográfica**Artículo 9.1 *Movilidad Geográfica y Desplazamientos.*

La Compañía, de acuerdo a su especial actividad de transporte aéreo y, atendiendo a sus necesidades económicas, de adaptación a las condiciones de mercado, de organización, de expansión o cualquier otro supuesto de similar naturaleza, podrá decidir la mejor forma de distribuir sus recursos humanos en el entorno geográfico en que desarrolla sus actividades o presta servicios a terceros, exigiendo el desplazamiento de sus pilotos. Los pilotos vendrán obligados a aceptar dichos desplazamientos.

Cuando dichos desplazamientos sean supuestos de movilidad geográfica, según se definen en el artículo 9.5, se aplicarán los términos, condiciones y compensaciones, en su caso, que se establecen en el presente capítulo.

Artículo 9.2 *Base.*

Se define como base el aeropuerto único donde se presenta habitualmente un tripulante para comenzar un servicio o serie de servicios.

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

Artículo 9.3 *Base principal.*

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

Artículo 9.4 *Base operativa.*

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

Artículo 9.5 *Desplazamientos.*

Se podrán producir los siguientes supuestos de desplazamiento:

Supuestos que no implican movilidad geográfica:

1. Línea.—Situación de desplazamiento que no comprende noches fuera de base.
2. Relevo.—Situación de desplazamiento con duración máxima de cinco días, comprendiendo como mínimo una noche fuera de base.

Supuestos que implican movilidad geográfica:

1. Destacamento en territorio español. Situación de desplazamiento de tiempo superior a cinco días y duración máxima de quince días.
2. Destacamento en el ámbito territorial de la Unión Europea más Noruega, Suiza y Gran Bretaña. Situación de desplazamiento de tiempo superior a cinco días y duración máxima de quince días.
3. Residencia. Situación de desplazamiento dentro del territorio español que se convoca para una duración superior a seis meses y duración máxima de dos años.
4. Destino. Situación de desplazamiento dentro del territorio español que se convoca para una duración superior a dos años, que a todos los efectos, pasados los dos primeros años, supondrá y se pacta expresamente así, un cambio de base contractual.

Los supuestos de desplazamiento que no implican movilidad geográfica serán todos forzosos, sin compensación económica por ello, sin perjuicio de lo establecido en el capítulo de retribuciones.

Los supuestos de desplazamiento que implican movilidad geográfica, podrán ser voluntarios o forzosos.

Los supuestos de desplazamiento que impliquen movilidad geográfica fuera de los territorios citados en este artículo 9.5, requerirán la negociación previa con los representantes de los pilotos de las condiciones de ámbito territorial, duración, flexibilidad operativa y compensaciones económicas. Si llegado el momento de iniciar la programación del desplazamiento no se ha alcanzado acuerdo, la compañía podrá asignar dichos desplazamientos únicamente a pilotos que se ofrezcan voluntarios para dichos desplazamientos, mediante oferta pública de las condiciones. En todo caso aun cuando hubiera acuerdo con la representación de los pilotos la asignación deberá contar con el visto bueno del interesado.

#### Artículo 9.6 *Condiciones de oferta.*

A los efectos de desplazamientos que implican movilidad geográfica, se definen los términos siguientes:

**Oferta.**—Número total de vacantes a cubrir en una base, su fecha de implementación, finalización, compensación y sus restricciones.

**Vacante.**—Plaza a cubrir en situación de destacamento, residencia o destino por decisión de la Compañía.

**Implementación.**—Fecha en la que se programa inicialmente para servicios de vuelo a un tripulante en una plaza vacante.

**Publicación.**—Se realizará por escrito, y generalmente en forma de circular, y será el sistema utilizado por la Compañía para la difusión de vacantes, implementaciones, finalizaciones y restricciones, de forma que se garantice adecuadamente entre los pilotos el conocimiento general de una oferta, sin que sea necesario detallar al máximo las restricciones, bastando para estas el número de plazas de primeros y segundos pilotos de una flota. El resto de restricciones estará a disposición de los pilotos en el Departamento de Operaciones.

**Restricción.**—La Compañía podrá limitar o condicionar el acceso a ciertas vacantes por las siguientes causas, que serán siempre objetivas:

1. **Causas colectivas.**—Entendiéndose por tales aquellas que exigen el disfrute del cargo de comandante, o impiden a los mismos el acceso a la vacante, a efectos de equilibrar o no las tripulaciones técnicas en la forma que estime la Compañía.

2. **Causas administrativas.**—Entendiéndose por tales aquellas que requieren autorización especial de la Compañía para acceder a una vacante, 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.

3. **Causas técnicas.**—Serán siempre individuales, que impiden a un piloto acceder a una plaza vacante. Las razones técnicas le serán explicadas por escrito al piloto afectado por la Dirección de Operaciones.

4. **Causa de tipo de avión.**—Serán las que limitan el acceso a una vacante a los pilotos de un tipo o modelo de avión específico.

5. **Causas especiales.**—Serán las que obligan a reunir o limitan el acceso a una serie de condiciones para la vacante, como puedan ser las afectadas por legislación o costumbre arraigada especial de otros países, los idiomas, y similares, etc. que serán siempre objetivas.

**Finalización.**—Fecha en la que se programará el último servicio a realizar en situación de destacamento.

**Compensación.**—Condiciones económicas adicionales a las retribuciones normales ofrecidas por la Compañía o la ausencia de aquellas.

Voluntario.—Piloto que desea acceder a una vacante de una oferta.

Forzoso.—Piloto obligado a acceder a una vacante de una oferta.

La Dirección de Operaciones recabará el enterado de una oferta, como mínimo mediante una comprobación telefónica, a efectos de asegurarse que los pilotos que se hallen de vacaciones se han enterado de esta. Los pilotos que se hallen de vacaciones fuera de su domicilio habitual, si desean ser avisados de las ofertas, deberán dejar algún teléfono de contacto.

Cuando las ofertas sean periódicas y en las mismas condiciones, bastará la publicación una sola vez indicando su periodicidad. Si entre los pilotos voluntarios y posibles forzosos, la Dirección de Operaciones no lograse los fines que persigue en la oferta, podrá retirarla o variar las condiciones de la misma, comunicando estas como una nueva oferta y razonando en ella los motivos por los que toma dicha decisión.

#### Artículo 9.7 *Preavisos y voluntariado.*

La Compañía, previa comunicación a la Representación de pilotos, publicará las ofertas lo antes posible.

Se abrirá un plazo de 5 días para destacamentos, 10 días para residencias y 20 días para destinos para que los pilotos que deseen ser voluntarios comuniquen por escrito su intención a la Dirección de Operaciones perdiendo el derecho a ser voluntario si no cumplen dichos plazos.

La Dirección de Operaciones emitirá una resolución provisional y finalmente una resolución definitiva.

#### Artículo 9.8 *Coefficiente de dieta.*

Coefficiente de dieta es el factor que multiplica la cantidad resultante de sumar las dietas devengadas normalmente, e indicadas en el capítulo de retribuciones del presente convenio, para ciertas situaciones de desplazamiento y por la duración especificada en los artículos correspondientes del presente capítulo. El coeficiente vendrá expresado en una cifra con dos decimales.

Una vez aplicado el coeficiente a las dietas, la cantidad resultante sustituye y anula la que correspondería si estas se devengasen normalmente.

#### Artículo 9.9 *Residencia.*

Se acuerdan las siguientes condiciones de asignación y económicas para las Residencias.

Asignación:

Tendrán preferencia para acceder a una oferta los pilotos voluntarios sobre los forzosos, que reúnan los requisitos de la oferta.

De entre los pilotos voluntarios, tendrán preferencia los de mejor posición en el EUP.

De entre los pilotos forzosos, tendrán preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el EUP.

Cuando las ofertas sean similares o repetitivas se iniciará una rotación de los pilotos forzosos, de forma que no tenga que desplazarse un piloto una segunda vez hasta que lo hayan hecho los restantes o se establecerá un sistema de puntuación pactado con la representación de los pilotos que regule más concretamente las preferencias en casos repetitivos.

Compensación a voluntarios:

No existirá compensación económica para los pilotos que accedan voluntarios a una residencia.

## Compensación a forzosos:

Los pilotos forzosos tendrán derecho a las compensaciones siguientes, siempre que se produzcan dentro del territorio español, salvo que se acuerden condiciones distintas con la representación de los pilotos para cada caso. Estas deberán ser efectivas para que exista obligación de la Compañía de satisfacerlas y no canjeables por compensaciones económicas respecto a vivienda, vehículo, y billetes de avión:

### 1. Los primeros 31 días:

- 1.1 Hotel incluido desayuno
- 1.2 Coeficiente de dieta 2.00.

### 2. A partir de 31 días:

- 2.1 Hotel incluido desayuno hasta el máximo de 6 meses.
- 2.2 Coeficiente de dieta 1.30 los días restantes hasta finalización.
- 2.3 Una cantidad a tanto alzado y por una sola vez equivalente a dos veces el salario base. Las cantidades a tanto alzado referidas al salario base, se abonarán en la nómina del mes que corresponde a la fecha de implementación de la oferta. Las variaciones de dietas por coeficiente se abonarán a mes vencido siguiendo el proceso normal de dietas.

2.4 Si el piloto desea trasladar su vehículo propio, se le compensará el kilometraje de ida y vuelta desde ciudad origen a ciudad destino a razón de la tarifa por kilómetro habitual establecida por la empresa. En desplazamientos marítimos, además, la Compañía se hará cargo del coste de traslado en ferry del vehículo, en la tarifa más económica posible. En traslados de muy larga distancia, se pactará con la representación de pilotos para casos colectivos, o con cada piloto individual para casos particulares, la aplicación efectiva de esta compensación.

2.5 Un billete aéreo de ida y vuelta gratuito cada mes desde ciudad destino a ciudad origen o viceversa para el piloto o persona que el piloto designe. La clase y tarifa del billete serán elegidas por la Compañía.

2.6 Si el piloto desea trasladar su vivienda, se le compensarán los gastos de traslado de enseres, ida y vuelta, hasta un límite de 2.400 euros por un trayecto, la Compañía, previa consulta con los interesados, elegirá la empresa de mudanzas que se encargue del traslado.

2.7 Un billete aéreo de ida y vuelta gratuito por una sola vez desde ciudad origen a ciudad destino para el piloto, su cónyuge, e hijos que convivan con él. La clase y tarifa del billete serán elegidas por la Compañía.

Cuando en situación de desplazamiento, no se llegarán, a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el piloto recibirá como compensación la que le corresponda por el tiempo real de desplazamiento, no obstante, la Compañía no exigirá la devolución de las cantidades a tanto alzado referidas al salario base, si ya hubieran sido abonadas.

Si la residencia se cancela antes de los 31 días y al piloto no se le han abonado las cantidades a tanto alzado del salario base, se le compensará todos los días del desplazamiento en las mismas condiciones del destacamento en territorio español.

## Artículo 9.10 *Destino.*

Se acuerdan las siguientes condiciones de asignación y económicas para los Destinos.

### Asignación:

Tendrán preferencia para acceder a una oferta los pilotos voluntarios sobre los forzosos, que reúnan los requisitos de la oferta.

De entre los pilotos voluntarios, tendrán preferencia los de mejor posición en el EUP.

De entre los pilotos forzosos, tendrán preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el EUP.

Cuando las ofertas sean similares o repetitivas se iniciará una rotación de los pilotos forzosos, de forma que no tenga que desplazarse un piloto una segunda vez hasta que lo hayan hecho los restantes o se establecerá un sistema de puntuación pactado con la representación de los pilotos que regule más concretamente las preferencias en casos repetitivos.

Compensación a voluntarios:

No existirá compensación económica para los pilotos que accedan voluntarios a un destino, salvo lo dispuesto en el artículo siguiente.

Compensación a forzosos:

Los pilotos forzosos tendrán derecho a las compensaciones siguientes, siempre que se produzcan dentro del territorio español, salvo que se acuerden condiciones distintas con la representación de los pilotos para cada caso. Estas deberán ser efectivas para que exista obligación de la Compañía de satisfacerlas y no canjeables por compensaciones económicas respecto a vivienda, vehículo, y billetes de avión:

1. Los primeros 31 días:

- 1.1 Hotel incluido desayuno.
- 1.2 Coeficiente de dieta 2.00.

2. A partir de 31 días:

- 2.1 Hotel incluido desayuno hasta el máximo de 6 meses.
- 2.2 Coeficiente de dieta 1.20 los días restantes hasta un máximo de 700 días restantes.

2.3 Una cantidad a tanto alzado y por una sola vez equivalente a cuatro veces el salario base. Las cantidades a tanto alzado referidas al salario base, se abonarán en la nómina del mes que corresponde a la fecha de implementación de la oferta. Las variaciones de dietas por coeficiente se abonarán a mes vencido siguiendo el proceso normal de dietas.

2.4 Si el piloto desea trasladar su vehículo propio, se le compensará el kilometraje de ida y vuelta desde ciudad origen a ciudad destino a razón de la tarifa por kilómetro habitual establecida por la empresa. En desplazamientos marítimos, además, la Compañía se hará cargo del coste de traslado en ferry del vehículo, en la tarifa más económica posible. En traslados de muy larga distancia, se pactará con la representación de pilotos para casos colectivos, o con cada piloto individual para casos particulares, la aplicación efectiva de esta compensación.

2.5 Un billete aéreo de ida y vuelta gratuito cada mes desde ciudad destino a ciudad origen o viceversa para el piloto o persona que el piloto designe. La clase y tarifa del billete serán elegidas por la Compañía.

2.6 Si el piloto desea trasladar su vivienda, se le compensarán los gastos de traslado de enseres, ida y vuelta, hasta un límite de 2.400 euros por un trayecto, la Compañía, previa consulta con los interesados, elegirá la empresa de mudanzas que se encargue del traslado.

2.7 Un billete aéreo de ida y vuelta gratuito por una sola vez desde ciudad origen a ciudad destino para el piloto, su cónyuge, e hijos que convivan con él. La clase y tarifa del billete serán elegidas por la Compañía.

Cuando en situación de desplazamiento, no se llegarán, a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el piloto recibirá como compensación la que le corresponda por el tiempo real de desplazamiento, no obstante, la Compañía no exigirá la devolución de las cantidades a tanto alzado referidas al salario base, si ya hubieran sido abonadas.

Si el destino se cancela antes de los 31 días y al piloto no se le han abonado las cantidades a tanto alzado del salario base, se le compensará todos los días del desplazamiento en las mismas condiciones del destacamento en territorio español.

**Artículo 9.11** *Cambios voluntarios de Base por cambio de flota o por progresión a primer piloto.*

Los pilotos voluntarios tendrán derecho en los supuestos que se indican a las siguientes compensaciones económicas, siempre que se produzcan dentro del territorio nacional español:

1. Para los supuestos de Cambio de base voluntario por cambio de flota o por progresión a primer piloto, que se produzcan dentro del territorio nacional español, se acuerda la siguiente compensación económica:

- Hotel incluido desayuno en la nueva base, durante 10 días a disfrutar en los 30 días naturales siguientes al cambio de base.
- Dieta Nacional doble los primeros 10 días seguidos al cambio de base.

2. Los supuestos de cambio de base voluntaria manteniendo la flota y especialidad la compensación económica será:

Hotel incluido desayuno, durante 10 días a disfrutar en los 30 días naturales siguientes al cambio de base, siempre y cuando el cambio de base implique cambio de domicilio habitual.

**Artículo 9.12** *Destacamentos para operar producción en Territorio Español.*

Se acuerdan las siguientes condiciones económicas y de asignación para los destacamentos en territorio español para destacamentos voluntarios y forzosos.

Asignación:

Solo se podrá optar voluntariamente al período señalado en la oferta.

Los destacamentos forzosos se asignarán por orden inverso del EUP de forma rotativa, según especialidad y flota.

El primer destacamento voluntario que se publique a partir de la entrada en vigor de este convenio se asignará por orden EUP, según especialidad y flota.

A partir de ese momento, se asignarán mediante sistema de puntos. Así, cada día de destacamento voluntario sumará 1 punto, de tal manera que, en siguientes convocatorias, tendrá preferencia el piloto que menos puntos tenga, y en caso de coincidir varios pilotos con los mismos puntos se seguirá el EUP. El sistema de puntos de los destacamentos voluntarios será ponderado en función del nivel según especialidad.

Ejemplo:

- Nivel 0 Se multiplicarán los puntos generados por 1.0
  - Nivel 1. Se multiplicarán los puntos generados por 1.1
  - Nivel 2 Se multiplicarán los puntos generados por 1.2
  - Nivel 3. Se multiplicarán los puntos generados por 1.3
- Etc...

De esta manera un tripulante de nivel 3 que se haya desplazado 40 días tendrá una equivalencia ponderada en puntos de (40 x 1.3) 52 puntos.

Comandantes		Copilotos	
Nivel	Factor	Nivel	Factor
0	1.0	1	1.1
1	1.1	2	1.2
2	1.2	3	1.3

Comandantes		Copilotos	
Nivel	Factor	Nivel	Factor
3	1.3	4	1.4
4	1.4	5	1.5
5	1.5	6	1.6
6	1.6	7	1.7
		8	1.8

Salvo que el piloto lo solicite, no se podrá programar más de un destacamento voluntario al mes.

En los casos en que coincida la asignación de desplazamiento voluntario con periodos de instrucción, vacaciones y bajas médicas, se asignará el desplazamiento al siguiente piloto voluntario que corresponda, y se le ofrecerá el siguiente desplazamiento voluntario al piloto al que inicialmente le correspondía.

El acceder como voluntario no eximirá de cumplir el desplazamiento forzoso si le corresponde por rotación.

En los casos en que coincida la asignación de desplazamiento forzoso con periodos de instrucción, vacaciones y bajas médicas, se asignará el desplazamiento al siguiente piloto que corresponda, y el siguiente desplazamiento forzoso se asignará al piloto al que inicialmente le correspondía.

Condiciones económicas para voluntarios y forzosos:

Los destacamentos de este tipo tendrán las mismas compensaciones con independencia de que sean voluntarios o forzosos.

– Dietas y Compensaciones: Coeficiente de dieta 1,6 todos los días que dure el desplazamiento. (Incluye cualquier dieta que el piloto pudiera generar por convenio, es decir no se añadirá a la percibida por el vuelo). Los días libres que se disfruten en destacamento generarán una compensación equivalente al importe de una dieta nacional con pernocta multiplicada por 1,6. Se aplicará el tratamiento fiscal que corresponda en cada caso.

– Lavandería: La empresa se hará cargo de un coste máximo de 100 euros en el máximo de desplazamiento de 15 días. En el supuesto de ser inferior el desplazamiento se calculará el importe proporcional al desplazamiento.

– Alojamiento: según art. 10.8 del convenio. La empresa pondrá a disposición de los tripulantes conexión de Wifi.

**Artículo 9.13 Destacamentos para operar producción en el ámbito territorial de la Unión Europea más Noruega, Suiza y Gran Bretaña.**

Se acuerdan las siguientes condiciones económicas y de asignación para operar producción en el ámbito territorial de la Unión Europea más Noruega, Suiza y Gran Bretaña.

Asignación:

La empresa publicará las ofertas por contrato en Europa, señalando la fecha de inicio y la fecha prevista de fin de la operación vinculada al contrato, sin especificar destino.

Los pilotos voluntarios se apuntarán a la oferta, y con la finalidad de conseguir una profesionalidad de los pilotos en cada operación, tendrán una permanencia hasta el final de la operación ofertada. Por ello, una vez asignado a la oferta de un contrato (no destino), el piloto no podrá optar como voluntario a otra convocatoria durante el tiempo de permanencia señalado.

En su opción a la convocatoria el piloto solicitará desde qué aeropuerto quiere salir y regresar posicionado para iniciar y terminar el destacamento, y la empresa deberá posicionarle desde el aeropuerto solicitado si dicha posición incrementa cómo máximo un salto el posicionamiento desde su base.

El primer destacamento voluntario que se publique a partir de la entrada en vigor de este convenio se asignará por orden EUP, según especialidad y flota.

A partir de ese momento, se asignarán mediante sistema de puntos. Así, cada día de destacamento voluntario sumará 1 punto, de tal manera que, en siguientes convocatorias, tendrá preferencia el piloto que menos puntos tenga, y en caso de coincidir varios pilotos con los mismos puntos se seguirá el EUP. El sistema de puntos de los destacamentos voluntarios será ponderado en función del nivel según especialidad.

Cada día de desplazamiento sumará 1 punto, de tal manera que, en destacamentos de la misma oferta, así como en siguientes ofertas, tendrá preferencia el piloto que menos puntos tenga, y en caso de coincidir varios pilotos con los mismos puntos se seguirá el EUP.

El sistema de puntos de los destacamentos voluntarios será ponderado en función del nivel según especialidad.

Ejemplo:

- Nivel 0. Se multiplicarán los puntos generados por 1.0.
  - Nivel 1. Se multiplicarán los puntos generados por 1.1.
  - Nivel 2. Se multiplicarán los puntos generados por 1.2.
  - Nivel 3. Se multiplicarán los puntos generados por 1.3.
- Etc...

De esta manera un tripulante de nivel 3 que se haya desplazado 40 días tendrá una equivalencia ponderada en puntos de (40 x 1.3) 52 puntos.

Comandantes		Copilotos	
Nivel	Factor	Nivel	Factor
0	1.0	1	1.1
1	1.1	2	1.2
2	1.2	3	1.3
3	1.3	4	1.4
4	1.4	5	1.5
5	1.5	6	1.6
6	1.6	7	1.7
		8	1.8

Salvo que el piloto lo solicite, no se podrá programar más de un destacamento voluntario al mes.

El acceder como voluntario no eximirá de cumplir el desplazamiento forzoso si le corresponde por rotación. En los casos en que coincida la asignación de desplazamiento forzoso con periodos de instrucción, vacaciones y bajas médicas, se asignará el desplazamiento al siguiente piloto que corresponda, y el siguiente desplazamiento forzoso se asignará al piloto al que inicialmente le correspondía.

Los destacamentos forzosos se asignarán por orden inverso EUP de forma rotativa, según especialidad y flota. A un tripulante no se le asignará más de un destacamento forzoso al año natural, teniendo preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el EUP y sin que se pueda ver obligado a desplazarse una segunda vez en los años siguientes hasta que se haya desplazado de modo forzoso todo el EUP.

Condiciones económicas para voluntarios:

A) En los Desplazamientos superiores a 5 días y con un máximo de 7 días:

– Dietas y Compensaciones:

Coefficiente de dieta 1,5 dieta Internacional con pernocta todos los días que dure el desplazamiento. (Incluye cualquier dieta que el piloto pudiera generar por convenio, es decir no se añadirá a la percibida por el vuelo). Se aplicará el tratamiento fiscal que corresponda en cada caso.

– Compensación de Imaginarias: Por imaginaria programada, el tripulante devengará 4 horas baremo que nunca se podrán acumular a las realizadas si se le asigna servicio.

Ejemplo:

Imaginaria no volada: computará 4 horas baremo.

Imaginaria volada y realiza 5 horas baremo, cobra 5 horas baremo.

Imaginaria volada y realiza 3 horas baremo, cobra 4 horas baremo.

– Horas Baremo: Los días de vuelo, el tripulante devengará 4 horas baremo o, si son mayores, las que se realicen, nunca se podrán acumular. Se considerará día de actividad de vuelo aquel en que el piloto haya firmado la actividad, aunque la misma no llegue a realizarse por cualquier motivo. Ejemplos:

1. Realiza 5 horas baremo, cobra 5 horas baremo.
2. Realiza 3 horas baremo, cobra 4 horas baremo.
3. Firma el inicio de actividad, pero no realiza ningún vuelo, cobra 4 horas baremo.

Para dejar constancia de la firma se enviará programación actualizada.

4. No realiza ninguna hora, ni firma, no cobra hora baremo.

– Alojamiento: según art. 10.8 del convenio. La empresa pondrá a disposición de los tripulantes conexión de Wifi.

– Lavandería: La empresa se hará cargo del coste de un servicio de lavandería cada siete días, que incluye el equivalente al precio de 6 camisas y 6 juegos de ropa interior. Cada servicio estará compuesto por la limpieza de 6 camisas y 6 juegos de ropa interior, aunque el piloto podrá modificar el número y tipo de prendas, siempre que no supere el precio del servicio.

– Uniformidad: La empresa proporcionará las prendas de abrigo necesarias en función a cada destacamento de uso individual.

B) En los Desplazamientos superiores a 7 días y con un máximo de 15 días:

– Dietas y Compensaciones:

1 dieta Internacional con pernocta todos los días que dure el desplazamiento. (Incluye cualquier dieta que el piloto pudiera generar por convenio, es decir no se añadirá a la percibida por el vuelo). Adicionalmente se abonará una compensación equivalente al importe de una dieta internacional con pernocta todos los días que dure el desplazamiento. Se aplicará el tratamiento fiscal que corresponda en cada caso.

– Compensación de Imaginarias: Por imaginaria programada, el tripulante devengará 4 horas baremo que nunca se podrán acumular a las realizadas si se le asigna servicio.

Ejemplo:

1. Imaginaria no volada: computará 4 horas baremo.
2. Imaginaria volada y realiza 5 horas baremo, cobra 5 horas baremo.
3. Imaginaria volada y realiza 3 horas baremo, cobra 4 horas baremo.

– Horas Baremo: Los días de vuelo, el tripulante devengará 4 horas baremo o, si son mayores, las que se realicen, nunca se podrán acumular. Se considerará día de actividad de vuelo aquel en que el piloto haya firmado la actividad, aunque la misma no llegue a realizarse por cualquier motivo. Ejemplos:

1. Realiza 5 horas baremo, cobra 5 horas baremo.
2. Realiza 3 horas baremo, cobra 4 horas baremo.
3. Firma el inicio de actividad, pero no realiza ningún vuelo, cobra 4 horas baremo. Para dejar constancia de la firma se enviará programación actualizada.
4. No realiza ninguna hora, ni firma, no cobra hora baremo.

– Alojamiento: según art. 10.8 del convenio. La empresa pondrá a disposición de los tripulantes conexión de Wifi.

– Lavandería: La empresa se hará cargo del coste de un servicio de lavandería cada siete días, que incluye el equivalente al precio de 6 camisas y 6 juegos de ropa interior. Cada servicio estará compuesto por la limpieza de 6 camisas y 6 juegos de ropa interior, aunque el piloto podrá modificar el número y tipo de prendas, siempre que no supere el precio del servicio.

– Uniformidad: La empresa proporcionará las prendas de abrigo necesarias en función a cada destacamento de uso individual.

Condiciones de programación para voluntarios:

– Flexibilidad operativa: La empresa podrá programar a los tripulantes conforme a la normativa vigente, sin las limitaciones establecidas en Convenio con respecto al límite de las series de servicios de trabajo consecutivos y la rebaja de 45 minutos sobre el límite de actividad aérea máxima diaria.

En los destacamentos voluntarios de hasta 7 días, no se programarán días libres durante el desplazamiento.

Condiciones económicas para forzosos:

– Dietas y Compensaciones: 1 dieta Internacional con pernocta todos los días que dure el desplazamiento. (Incluye cualquier dieta que el piloto pudiera generar por convenio, es decir no se añadirá a la percibida por el vuelo). Adicionalmente se abonará una compensación equivalente al importe de una dieta internacional con pernocta todos los días que dure el desplazamiento. Se aplicará el tratamiento fiscal que corresponda en cada caso.

– Compensación de Imaginarias: Por imaginaria programada, el tripulante devengará 4 horas baremo que nunca se podrán acumular a las realizadas si se le asigna servicio.

Ejemplo:

1. Imaginaria no volada: computará 4 horas baremo.
2. Imaginaria volada y realiza 5 horas baremo, cobra 5 horas baremo.
3. Imaginaria volada y realiza 3 horas baremo, cobra 4 horas baremo.

– Horas Baremo: Los días de vuelo, el tripulante devengará 4 horas baremo o, si son mayores, las que se realicen, nunca se podrán acumular. Se considerará día de actividad de vuelo aquel en que el piloto haya firmado la actividad, aunque la misma no llegue a realizarse por cualquier motivo. Ejemplos:

1. Realiza 5 horas baremo, cobra 5 horas baremo.
2. Realiza 3 horas baremo, cobra 4 horas baremo.
3. Firma el inicio de actividad, pero no realiza ningún vuelo, cobra 4 horas baremo. Para dejar constancia de la firma se enviará programación actualizada.
4. No realiza ninguna hora, ni firma, no cobra hora baremo.

- Alojamiento: según art. 10.8 del convenio. La empresa pondrá a disposición de los tripulantes conexión de Wifi.
- Lavandería: La empresa se hará cargo del coste de un servicio de lavandería cada siete días, que incluye el equivalente al precio de 6 camisas y 6 juegos de ropa interior. Cada servicio estará compuesto por la limpieza de 6 camisas y 6 juegos de ropa interior, aunque el piloto podrá modificar el número y tipo de prendas, siempre que no supere el precio del servicio.
- Billete: Se facilitará un billete adicional de ida y vuelta, que podrá ser utilizado por el piloto o por cualquier otra persona de libre designación por el mismo. La clase y tarifa de los billetes será elegido por la compañía. El tripulante deberá solicitar los billetes con un preaviso mínimo de trece días antes del inicio del desplazamiento.
- Uniformidad: La empresa proporcionará las prendas de abrigo necesarias en función a cada destacamento de uso individual.

Condiciones de programación para forzosos:

- Flexibilidad operativa: La empresa podrá programar a los tripulantes conforme a la normativa vigente, sin las limitaciones establecidas en Convenio con respecto al límite de las series de servicios de trabajo consecutivos y la rebaja de 45 minutos sobre el límite de actividad aérea máxima diaria.

En los desplazamientos de carácter forzoso, se programarán dos días libres seguidos inmediatamente después de finalizar el desplazamiento.

Artículo 9.14 *Programado «desde».*

En territorio Nacional, se regula la figura de «Programado desde» que siempre tendrá carácter voluntario.

La empresa ofertará mediante convocatoria las posibilidades de programar temporalmente a los pilotos desde aeropuertos que no sean la base contractual del piloto. Aún en el supuesto de que la duración de este desplazamiento sea superior a 2 años, bien de inicio, bien por sucesivas convocatorias, no cambiará la base contractual del piloto.

Se asignará por EUP ordenado por especialidad y flota. Una vez asignado el Programado desde a un tripulante, el mismo tendrá prioridad absoluta sobre los tripulantes que concurren a siguientes convocatorias, independientemente de su puesto en el EUP. De la misma forma, tendrá prioridad para permanecer como programados desde en el caso de que se reduzca el número de pilotos programados desde.

El tripulante podrá renunciar a su asignación en cualquier momento, preavisándolo a la Compañía quince días antes del día de publicación de la programación del mes anterior al del mes que quiera renunciar.

La Compañía podrá decidir poner fin a la asignación, preavisándolo al tripulante quince días antes del día de publicación de la programación del mes anterior al del mes que quiera poner fin a la misma, siempre y cuando se haya reducido la producción que motivó la asignación.

Esta figura de movilidad geográfica no dará derecho a ningún tipo de compensación.

## CAPÍTULO X

### Transportes y alojamientos

Artículo 10.1 *Medios de transporte.*

Es facultad de la Compañía la elección de los medios de transporte a utilizar, obligándose los pilotos a utilizar los medios designados por esta, y la Compañía elegirá estos medios en función de las siguientes características: seguridad, economía, y condiciones aceptables de uso, confort y limpieza que no menoscaben la dignidad del tripulante. Los medios podrán ser propios o suministrados por terceros. Cuando la Compañía elija contratar estos medios a terceros, podrá utilizar el servicio, clase y tarifa

que estime conveniente, y así mismo, cuando utilice medios propios y estos sean comunes a los suministrados por la Compañía al público en general, podrá utilizar el servicio y clase que estime conveniente. Estos medios podrán ser entre otros y no necesariamente en este orden:

1. Furgoneta propia o de tercero de traslado de tripulaciones.
2. Furgonetas o vehículos propios utilizados en la asistencia en tierra a los aviones, siempre que tengan el número de asientos o plazas suficientes para ello.
3. Autobuses o microbuses propios o de terceros, de transporte de pasaje en interior de aeropuertos
4. Taxis, autobuses, microbuses o vehículos de alquiler con conductor, teniendo en cuenta que si se utilizan autobuses o microbuses no podrán ser de acceso colectivo al público en general para el trayecto en cuestión.
5. Servicios ferroviarios, excepto metros y/o suburbanos.
6. Servicios aéreos, ya sean estos vuelos regulares, vuelos chárter al público en general o vuelos chárter o de aerotaxi contratados específicamente. Si el vuelo fuera aerotaxi, la Compañía lo contratará a tercero de reconocido nivel profesional dedicado al transporte aéreo de pasajero y de conformidad con la Sección Sindical, utilizando aeronaves bimotores turbohélices con una capacidad mínima de cuatro plazas sin incluir asientos de pilotaje.
7. Servicios ferry marítimos, utilizando camarotes individuales. Cuando la Compañía utilice servicios de otras compañías aéreas, utilizará preferentemente aquellas con las que tenga acuerdos comerciales o de otro tipo que puedan causar reducción, compensación o anulación de tarifa.

#### Artículo 10.2 *Liquidación de gastos de transporte y alojamientos.*

La Compañía, cuando sea posible y sea práctica habitual en el medio a utilizar, procurará que todos los gastos de transporte alojamiento se facturen directamente a la administración de la misma, con el objeto de reducir los trámites administrativos a realizar por los tripulantes en sus desplazamientos. En todo caso el tripulante vendrá obligado a liquidarlos gastos en el lugar, forma y tiempo puntual que designe la Compañía.

#### Artículo 10.3 *Transporte en base del piloto.*

El transporte en la base principal del tripulante y en la base operativa en las situaciones de residencia y destino será de cuenta del piloto, siéndole compensado con el plus de transporte establecido en el presente convenio.

En el caso de que la empresa comunique o programe al piloto la realización de simulador o instrucción, realización de pruebas médicas distintas al CIMA, o examen necesario para su licencia en centro designado por la empresa, en un lugar distinto al aeropuerto, la empresa facilitará el transporte al piloto entre el aeropuerto y el centro designado por la empresa, o en su defecto correrá con el gasto entre el aeropuerto y el centro designado.

La Compañía, cuando el piloto lo solicite expresamente, se hará cargo además, de los costes de aparcamiento de su vehículo particular, en el aeropuerto que tenga por base principal u operativa, pero en ningún caso en más de un aeropuerto ni para más de un vehículo. A su vez, esta concesión de la Compañía será incompatible con otros costes de medios de transporte asumidos o que pueda asumir en el futuro la Compañía para los transportes entre la ciudad o domicilio del piloto y el aeropuerto, pactados previamente con la representación de pilotos.

La Compañía tramitará las solicitudes de plazas de aparcamiento con los aeropuertos respectivos, y utilizará los tipos y lugares de aparcamientos, tarifas y abonos que crea conveniente. El piloto vendrá obligado a cumplir con la normativa que la Compañía utilice en esta materia y con la normativa de seguridad o cualquier otra que imponga la autoridad aeroportuaria.

Cuando los aparcamientos, solicitudes o abonos sean tramitados por los pilotos, estos, si desean que la Compañía se haga cargo de ellos, vendrán obligados a entregar las facturas, comprobantes y recibos satisfechos a la administración de la Compañía, y cuidarán de utilizar los servicios, aparcamientos, abonos y tarifas más económicos posibles.

La Compañía no se hará cargo en ningún caso de los daños o robos causados al vehículo depositado en el aparcamiento, ni aquellos daños y siniestros causados por este o por el piloto a otros vehículos, personas o instalaciones aeroportuarias. Cuando estos daños sean reclamados a la Compañía por ser la titular de los abonos, aparcamientos o cualquier otra razón, la Compañía a su vez los reclamará al piloto y este vendrá obligado a satisfacer las cantidades demandadas. Los pilotos vendrán obligados a tener y costear los seguros de vehículos, mínimos, que establezcan las leyes de tráfico o normativa aeroportuaria.

#### Artículo 10.4 *Transporte fuera de base del piloto.*

El transporte fuera de la base principal en situación de relevo o destacamento será facilitado por la Compañía y a cargo de ella, obligándose el piloto a seguir el sistema impuesto por esta.

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

El tripulante o tripulantes, agrupando personas con el mismo destino y hasta la capacidad legal del vehículo, podrán utilizar un servicio de taxi en sustitución del servicio de recogida programado en los siguientes supuestos:

1. Cuando existan razones fundadas de que la recogida se retrasa de forma que afectará al horario del vuelo de salida.
2. Cuando la espera del servicio de recogida, a la llegada de los vuelos, supere siete minutos desde el momento en que el tripulante se encuentra en el punto de recogida. En caso de adelanto en la llegada del vuelo, se contarán los 7 minutos a partir de la hora programada de llegada del vuelo.

#### Artículo 10.5 *Gastos por accidente.*

En caso de accidente «in itinere», la Compañía asumirá los gastos ocasionados por el piloto para completar su regreso a domicilio o lugar donde se encuentre alojado, incluidos los de un acompañante en caso grave u hospitalización. Los pilotos podrán utilizar los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar los desplazamientos necesarios. Dichos medios serán razonables teniendo en cuenta la naturaleza y lugar del accidente.

Los desplazamientos en aerotaxi requerirán autorización previa de la Dirección.

#### Artículo 10.6 *Transportes terrestres.*

La Compañía designará los medios de transporte terrestre que considere oportuno para las distancias cortas, entendiéndose por tales, aquellas distancias entre aeropuertos o ciudades que por su especial cercanía carezcan de horario regular de vuelos, estos no tengan la periodicidad suficiente, estén situados en la misma comunidad autónoma o comunidades adyacentes y circunstancias similares.

En ningún caso, la Compañía exigirá a un tripulante la conducción de un vehículo propio o alquilado para el transporte a estos efectos, no obstante y a petición expresa del piloto o pilotos, y sin remuneración extra por ello, la Compañía podrá establecer el alquiler de vehículos sin conductor para alguno de estos servicios o la utilización de vehículo privado, compensando en este último caso el kilometraje realizado en las cantidades establecidas, por el organismo oficial competente, para este tipo de desplazamientos.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14.7, los transportes terrestres tendrán la consideración de:

1. Posicionamiento cuando:

- 1.1 Se realicen entre distintas ciudades, entendiéndose por tales los centros urbanos.
- 1.2 Se realicen entre una ciudad y un aeropuerto adscrito a otra ciudad, y viceversa.

2. No se considerarán posicionamiento cuando se realicen entre ciudad y aeropuerto adscrito a la misma ciudad, y viceversa, siempre y cuando no sea superior a 120 kilómetros.

No se programarán posiciones en transporte terrestre superiores a 120 kilómetros, salvo pacto con la representación de los pilotos.

En ejecución de la operativa diaria, el tripulante debe aceptar cualquier tipo de posicionamiento aunque exceda los 120 kilómetros, siempre que esté dentro de los límites de la normativa aeronáutica.

### Artículo 10.7 *Transportes aéreos.*

La Compañía utilizará preferentemente sus propios vuelos en el transporte de tripulaciones al objeto de ahorrar costes. No obstante, si existe vuelo regular directo de otra compañía aérea, a un horario adecuado, la empresa se verá obligada a utilizar esta vía, siempre dentro de los límites de actividad planeada por la Compañía para el tripulante.

En todos los transportes realizados en la propia Compañía, los pilotos tendrán derecho a los servicios a bordo habituales del vuelo en referencia a comidas y bebidas. En los transportes realizados en la propia Compañía no tendrán derecho a otros servicios como promociones especiales, sorteos y similares, y en todo caso, el pasaje siempre tendrá preferencia en la recepción de un servicio en cuanto al tiempo de entrega y disponibilidad del mismo.

Para aquellos vuelos especialmente largos, entendiéndose por tal los transoceánicos y similares, la Compañía, a igualdad de coste, favorecerá a los transportistas nacionales, a efectos de que el régimen de comidas a bordo sea lo más parecido a la dieta alimenticia nacional.

Así mismo, la Compañía considerará el cansancio producido en estos vuelos antes de programar la subsiguiente actividad del piloto, a efectos de que pueda acometerla con el descanso debido.

### Artículo 10.8 *Alojamientos.*

Serán por cuenta de la Compañía los alojamientos en los hoteles para los tripulantes en sus desplazamientos habituales de trabajo. La contratación del alojamiento en los hoteles, que incluirá normalmente un desayuno tipo continental, buffet o similar, se hará directamente por la Compañía.

Los demás cargos como teléfono, servicios de cafetería o similares serán por cuenta del tripulante. En casos excepcionales la Compañía podrá optar por sustituir el servicio de desayuno por su equivalente económico. Las llamadas telefónicas realizadas por motivos legítimos de trabajo serán por cuenta de la Compañía, pero su liquidación se realizará por abono posterior, debiendo el tripulante hacerse cargo de ellas a la salida del hotel, y será imprescindible para el abono posterior que conste el número de teléfono marcado en la factura del hotel o recibo similar. Si el hotel posee la capacidad de discriminar números de teléfono de trabajo y acepta facturarlos a la empresa, la Compañía utilizará este servicio. Los tripulantes cuando necesiten comunicarse con la empresa en sus desplazamientos, utilizarán los números de teléfono de cargo a la Compañía que esta ponga a disposición de los tripulantes para estos casos, y seguirán la normativa que la empresa disponga al respecto.

La representación de los pilotos asesorará a la Compañía en la elección de hoteles, sin perjuicio de la facultad de la Compañía para realizar la elección final.

El tipo de habitaciones a utilizar por los pilotos será, en la medida de lo posible, de habitación doble, uso individual, con baño, TV, nevera, control de iluminación, control de temperatura, etc.

Previo acuerdo con la representación de los pilotos se podrán designar otros tipos de alojamiento, incluso distintos a hoteles, como residencias, pisos o similares, acordando a su vez la Compañía y la representación de los pilotos los servicios mínimos que estas deberán tener.

La categoría de hoteles a utilizar se realizará por el siguiente orden o su equivalente en el extranjero. En el supuesto de que interesara por cualquier razón contratar un hotel de tres estrellas o inferior categoría, será necesario un informe previo y favorable del comité de pilotos.

1. Cuatro estrellas.
2. Tres estrellas.
3. Cinco estrellas.
4. Dos estrellas.
5. De no existir ninguna de las anteriores a una distancia razonable, se acordará con la representación de pilotos.

Si un piloto, debido a la duración de la escala antes de continuar la actividad aérea requiere un descanso, tendrá derecho a hotel si el tiempo efectivo de estancia en el mismo, sin contar los desplazamientos, es de tres horas o superior.

La Compañía cumplirá con los requisitos establecidos por la normativa aeronáutica, en lo relativo a la adecuación de los lugares de descanso.

En los alojamientos a largo plazo se estará a lo dispuesto en el capítulo de movilidad geográfica del presente Convenio.

## CAPÍTULO XI

### Régimen de comidas

#### Artículo 11.1 *Normativa Aplicable.*

Si la normativa aeronáutica dispusiese alguna resolución contraria a lo dispuesto en el presente capítulo este se revisará de mutuo acuerdo por la Compañía y la representación de los pilotos al objeto de cumplir o superar en todo momento la legislación vigente.

Se consultará previamente a la representación de los pilotos respecto al establecimiento de la política de composición, cantidad y calidad de comidas a bordo para tripulantes.

#### Artículo 11.2 *Comidas a bordo y respeto horario.*

Las referencias a horarios en el presente artículo son locales, relativos al lugar donde se inicia la actividad del piloto.

En principio, las comidas de los tripulantes deben costearse con las dietas que la Compañía pone a disposición de los tripulantes según el artículo 16.19 del presente convenio. No obstante, y teniendo en cuenta la imposibilidad del uso efectivo de dichas dietas en ciertos periodos de actividad aérea, o actividad posicional, la Compañía suministrará a su coste y el piloto tendrá derecho, salvo que exprese específicamente que no utilizará el servicio, a los siguientes servicios a bordo de las aeronaves operadas por la empresa, cuando alguno de estos periodos coincida en el horario señalado:

1. Desayuno: Entre las 05:00 y 09:00 horas.
2. Comida: Entre las 13:00 y las 15:00 horas.
3. Cena: Entre las 21:00 y las 23:00 horas.

Los pilotos respetarán, en todo caso, los horarios establecidos para los vuelos, no pudiendo desviarse de los mismos por motivos de manutención a menos que no hayan

tenido oportunidad de alimentarse adecuadamente durante un periodo superior a siete horas o cuando a juicio del comandante, por razones de seguridad en vuelo, la fatiga de la tripulación sea excesiva por estos motivos.

En el presente artículo, se aplicará el principio terminante de evitar que los pilotos consuman comidas de tripulación frente al pasaje, a efectos del mantenimiento de la imagen de la Compañía. Se permitirá consumir estos servicios en aquellos vuelos que vayan sin pasaje.

La Compañía podrá establecer la sustitución de los servicios a bordo por servicios en tierra. En todo caso, los puntos anteriores se entenderán de forma que la Compañía no asumirá costes duplicados por los mismos conceptos, es decir, se comerá en tierra siempre que se pueda evitar el gasto de las comidas a bordo.

La sustitución de un servicio a bordo por uno en tierra, implicará que existe tiempo suficiente para su consumición, y no podrá dar lugar, absolutamente en ningún caso, a que se retrase un vuelo.

#### Artículo 11.3 *Separación de comidas.*

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

#### Artículo 11.4 *Comidas durante los cursos.*

Durante la realización de cursos teóricos o de simulador fuera de base, o cuando estos transcurran entre alguna de las horas indicadas en el artículo 11.2, los pilotos tendrán derecho al menos a una comida, excluyéndolos los cursos de habilitación, para los cuales ya están estipuladas las dietas oportunas.

## CAPÍTULO XII

### Uniformidad e imagen

#### Artículo 12.1 *Normas Generales.*

En materias de uniformidad e imagen serán de aplicación las normas especificadas en el presente capítulo y aquellas que disponga la Compañía en el manual de operaciones o posible normativa interna. El diseño, material, complementos y proveedores de los uniformes serán responsabilidad y decisión de la Compañía, no obstante, la Compañía recabará la opinión de la representación de los pilotos por si diera lugar a modificación de su decisión; en todo caso, el uniforme no atentará contra la dignidad del piloto.

Es responsabilidad de los tripulantes el cuidado, estado de limpieza y de planchado de los uniformes, que en todo momento se llevarán impecables.

El uniforme o parte del mismo no se utilizará por motivos particulares ni se llevará en locales de diversión u otros en que se pueda causar mala impresión.

Bajo ningún concepto se tomarán bebidas alcohólicas con uniforme ni aún después de acabado el servicio.

No está permitido llevar con el uniforme prendas u objetos que no formen parte del mismo. El distintivo básico de un segundo piloto en el uniforme son tres galones. El distintivo básico en un primer piloto son cuatro galones.

#### Artículo 12.2 *Uniformidad estándar.*

Al ingreso de un piloto en la Compañía se le facilitarán las prendas que conforman la uniformidad establecida.

Dicha uniformidad está compuesta por la siguiente lista de prendas y artículos, en la cuantía así mismo expresada:

Artículo	N.º prendas
Gabardina o Abrigo.	1
Uniforme.	2
Camisas manga larga.	6
Camisa manga corta.	6
Calcetines.	2
Calcetín algodón.	2
Corbata.	2
Cinturón piel.	1
Cinturón elástico.	1
Rebeca.	1
Chaleco.	1
Zapatos.	2
Maleta.	1
Trolley.	1
Maletín de vuelo.	1
Alas (Emblema Aviación Civil).	2
Galones camisa F/O.	2
Galones gabardina F/O (si pide) gabardina).	2
Pasa corbata.	2
Gorra F/O.	1

### Artículo 12.3 *Prendas, número y duración.*

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

Artículo	Puntos
Abrigo 3/4.	140
Uniforme.	242
Pantalón.	54
Camisa manga larga.	31
Camisa manga corta.	26
Calcetín ejecutivo.	5
Calcetín algodón.	5
Corbata.	13
Cinturón de piel.	18

Artículo	Puntos
Cinturón elástico.	22
Rebeca.	49
Chaleco.	35
Zapatos Standard.	60
Zapatos Premium (similar al actual).	80
Maleta pequeña.	45
Maleta Mediana.	55
Maletín de vuelo.	60
Alas (Emblema AESA).	10
Gal. cam. Cmte. (Pares de Manguitos).	15
Gal. cam. F/O.	15
Gal. gab Cmte.	15
Gal. gab. F/O.	15
Pasa corbata.	2
Bufanda.	16
Guantes.	18

El sistema de uniformidad se regirá por las siguientes reglas: Los siguientes artículos, con independencia de su puntuación, tendrán limitada su cantidad, según se expone:

Tres unidades de maletas iguales o distintas (maleta pequeña, trolley grande o pequeño) cada dos años o recambio por rotura en todo caso sin canje de puntos. Una vez pasado dos años desde la recogida de la maleta, no se podrá ejecutar el cambio por rotura, ya que se entiende que es la duración estándar de la misma.

Maletín de vuelo: 1 unidad al año o recambio por rotura en todo caso sin canje de puntos. Una vez transcurrido un año desde la recogida de la maleta, no se podrá ejecutar el cambio por rotura, ya que se entiende que es la duración estándar de la misma.

Zapatos: 4 pares de cualquier tipo cada dos años.

Todos los pilotos tendrán una cuenta de puntos de uniformidad en la Compañía. Cuando un piloto desee obtener una prenda del uniforme, se dirigirá, con la antelación necesaria, a la Compañía, solicitando dicha prenda. La Compañía deducirá los puntos correspondientes a la prenda de su cuenta, contactando al proveedor para el suministro de la misma.

Para los pilotos de nueva entrada se les entregará la uniformidad recogida en el art. 12.2 del convenio «Uniformidad Estándar», a los seis meses accederán al sistema de puntos, obteniendo la parte proporcional de los puntos generada en el período comprendido desde la fecha en que cumplen los seis meses hasta el 31 de diciembre de ese año.

Queda prohibido el contacto directo con los proveedores excepto en la forma que establezca la Compañía. Así mismo, queda prohibido el intercambio o traspaso de puntos y prendas entre pilotos y el uso de puntos para prendas que no formen parte de la uniformidad oficial.

La asignación anual de puntos será de 525 puntos por año, pudiéndose acumular los puntos sobrantes de un año para otro. Cada piloto partirá de una cuenta de 525 puntos.

Los pilotos, de acuerdo al número de puntos en su cuenta, podrán equilibrar las prendas y accesorios en la forma que estimen conveniente.

Cada piloto se responsabilizará, en todo momento, de ir adecuadamente uniformado. Si un piloto agotase su puntuación, esta circunstancia no le eximirá de ir adecuadamente

uniformado, aunque previa comunicación a la Compañía, podrá comprar, a su coste, prendas adicionales al valor de mercado del momento.

La puntuación asignada a cada artículo será revisada al final de cada año con el fin de adecuar la misma al coste real del artículo y en todo caso cuando la empresa cambie de proveedor.

#### Artículo 12.4 *Imagen personal.*

Los pilotos cuando estén de servicio de vuelo vestirán el uniforme completo. En su condición de imagen pública de la Compañía estarán obligados a mantener un aspecto adecuado y acorde a lo que espera el cliente ejecutivo medio de un profesional altamente cualificado. En todo caso, la Compañía avisará al piloto cuando estime que no cumple con dicha imagen, y si este hiciera caso omiso llevará el caso a la comisión de interpretación del convenio, que decidirá si la imagen es adecuada o no. Si resultase que la imagen no es adecuada se considerará como falta y sujeto a sanción con la gravedad que estime la comisión de interpretación.

#### Artículo 12.5 *Prensa.*

La imagen pública de la Compañía es el resultado del esfuerzo de todos los trabajadores y de las inversiones en publicidad y se tendrá especial cuidado en no causar deterioro de la misma. Los pilotos se abstendrán de hacer declaraciones a los medios de comunicación o públicas en nombre de la Compañía sin autorización previa de la misma. Como norma y a cualquier pregunta de periodistas se remitirán los mismos a la Dirección General de la Compañía.

En caso ineludible, limitarán sus comentarios en lo posible y siempre causando la mejor impresión posible del vuelo, servicio y Compañía. Los miembros de una tripulación ante la prensa remitirán los periodistas al comandante. En ningún caso se admitirá culpa o negligencia ante un incidente remitiendo las preguntas a la posterior investigación de los hechos.

## CAPÍTULO XIII

### Programación

#### Artículo 13.1 *Regulaciones.*

Los límites de tiempos de vuelo, de actividad y mínimos de descanso serán los establecidos por la autoridad aeronáutica, en cada momento, incluidos los regímenes de exenciones. Si existiesen varios esquemas generales o modalidades, la Compañía acordará con la representación de los pilotos cuál utilizar. Dicha normativa será respetada en todo momento a efectos operativos y de seguridad, sin perjuicio de que prevalezca el presente convenio a efectos y definiciones laborales y económicas.

El cambio de normativa no podrá obligar a la empresa a establecer condiciones económicas superiores a las del presente convenio. Se podrán pactar, entre Compañía y representación de pilotos, esquemas particulares cuando así lo permita la autoridad aeronáutica.

#### Artículo 13.2 *Protocolo de comunicación de cambios.*

La empresa enviará los cambios por vía electrónica en cualquier momento.

El piloto no tendrá obligación de estar contactable ni tendrá que darse por notificado de ningún cambio durante los días libres (incluidos los de disfrute de reducción de jornada por cualquier causa, licencias, etc.), los períodos de descanso, las vacaciones, situaciones de bajas médicas o suspensiones de contrato, y los días sin servicio (por ejemplo, un día franco al que no se ha asignado previamente actividad).

El piloto acusará recibo de las notificaciones del siguiente modo:

1. Si se envía la notificación durante el periodo de actividad:

El piloto acusará recibo de las notificaciones antes de finalizar la actividad del día.

2. Si se envía la notificación durante imaginaria o periodo de instrucción programado (excepto e-learning): Las notificaciones se realizarán por llamada telefónica y el piloto deberá contestar la llamada o devolverla antes de finalizar el periodo de instrucción o imaginaria.

3. Si se envía la notificación durante los días libres, los periodos de descanso, las vacaciones y los días sin servicio: El piloto acusará recibo de las notificaciones antes de finalizar la actividad del primer día posterior al periodo no contactable.

Para mayor información del piloto, las notificaciones incluirán la siguiente leyenda:

El piloto no tendrá obligación de estar contactable ni tendrá que darse por notificado de ningún cambio durante los días libres (incluidos los de disfrute de reducción de jornada por cualquier causa, licencias, etc.), los periodos de descanso, las vacaciones, situaciones de bajas médicas o suspensiones de contrato, y los días sin servicio (por ejemplo, un día franco al que no se ha asignado previamente actividad).

#### Artículo 13.3 *Principios de programación.*

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

1. Legalidad: Respetando los límites establecidos por la autoridad aeronáutica a efectos de lograr un entorno de seguridad para Compañía y pilotos.
2. Economía: Fomentando la productividad de la empresa, la utilización óptima de sus recursos financieros y humanos, y la salvaguarda de sus intereses comerciales
3. Flexibilidad: Al objeto de responder con efectividad a potenciales imprevistos como averías, etc., para fomentar la regularidad y puntualidad de los servicios ofrecidos a los clientes.
4. Equilibrio: Fomentando la igualdad y distribución equilibrada de los servicios dentro de cada flota, especialidad y base.
5. Calidad de Vida: Fomentando la eficacia de los sistemas de programación para la mejora de la calidad de vida de los pilotos, siempre compatibles con los puntos anteriores.
6. Transparencia: Siendo la programación, dentro del ámbito de la empresa, pública y de general conocimiento, con participación de un comité de programación.

#### Artículo 13.4 *Emisión y seguimiento de la programación.*

La programación se emitirá mensualmente, con 14 días de antelación a la fecha de efectividad, excepto los dos meses al año que, por cambio mayor de temporada comercial, podrá emitirse con duración inferior, y en este último caso, la Compañía publicará, para el resto del mes, los días libres.

Las programaciones se confeccionarán diferenciando claramente los días libres.

La dirección de la Compañía y los representantes de los pilotos admiten que puede 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 mejorar el acoplamiento de las programaciones.

Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar, en cada uno de estos casos, limitaciones especiales, una vez examinadas las circunstancias. En este caso no se programará ningún caso excepcional o especial si no se ha pactado previamente con el Comité de Programación.

El comité de programación es el encargado del seguimiento de la programación.

Estará compuesto por representantes de la empresa y pilotos, y se reunirán con la periodicidad que establezca el comité. El comité tendrá las siguientes atribuciones:

1. Velar por el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo anterior.
2. Tendrá acceso a las programaciones de todas las flotas.
3. Tendrá acceso a la estadística que utilice la Compañía para controlar o equilibrar el trabajo realizado por los pilotos.
4. Emitirá los informes y recomendaciones que crea conveniente para la comisión de interpretación y aplicación del convenio y para la dirección de la Compañía, en un plazo no superior a 3 meses.

#### Artículo 13.5 *Cambios en la programación y/o ejecución.*

Se define como cambio en la programación y/o ejecución:

1. Aquel que implique la realización de vuelos distintos de los programados.
2. Así mismo se entiende por cambio en programación el hecho de que un tripulante no tripule un vuelo programado porque lo tripule otro tripulante.

No se entenderá como cambio en la programación y/o ejecución:

1. Los retrasos que surjan en la realización de los vuelos programados al tripulante.
2. La cancelación del vuelo programado si dicho vuelo no es realizado por otro tripulante.

En aras de mejorar la calidad de vida de los tripulantes, se establecen las siguientes limitaciones, para los siguientes tipos de cambio:

Cambios en programación: Serán aquellos que afecten a la programación de días posteriores al de la comunicación del cambio. Se comunicarán conforme a lo establecido en el artículo 13.2.

Si el tripulante tiene programado pernocta en base no está obligado a aceptar un cambio que suponga no volver a base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar los cambios propuestos.

a) Si el tripulante tiene programado pernocta fuera de base estará obligado a aceptar los cambios propuestos. No estará obligado a aceptar un cambio en el que el número de días hasta el regreso a base sea incrementado, si el tripulante ya ha firmado para hacer varios días consecutivos fuera de base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar los cambios propuestos.

b) Si el tripulante tiene programado una salida y/o regreso a base, estará obligado a aceptar cambios que supongan un retraso en la hora programada de llegada inferior a 90 minutos o un adelanto inferior a 90 minutos sobre la hora programada de salida. No estará obligado a aceptar aquellos cambios que supongan un retraso o una anticipación superior a 90 minutos de la hora programada de llegada/salida a base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto.

Cambios en ejecución:

Se define como cambios en ejecución los que afecten a la programación del día en curso, una vez realizada la firma del tripulante y hasta la hora de llegada de calzos del último vuelo más 15 minutos.

a) Si el tripulante tiene programado pernocta en base, no está obligado a aceptar un cambio que suponga no pernoctar en base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto.

b) Si el tripulante tiene programada una pernocta fuera de base, está obligado a aceptar los cambios propuestos.

c) Si el tripulante tiene programado pernocta en base, está obligado a aceptar los cambios que supongan un retraso en la hora de llegada inferior o igual a 90 minutos. El tripulante no estará obligado a aceptar cambios que supongan un retraso en la hora de llegada superior a 90 minutos. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto. Ese exceso computará también al efecto del cálculo de las 160 horas.

d) El tripulante no estará obligado a aceptar cambios que añadan vuelos adicionales al último servicio de vuelo realizado si este llega a base, una vez haya llegado a base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto.

## CAPÍTULO XIV

### Régimen de trabajo y descanso

#### Artículo 14.1 *Tiempo de trabajo efectivo.*

En aplicación del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, en los siguientes artículos se distinguen aquellas situaciones computables como trabajo efectivo y las que constituyen únicamente tiempo de presencia.

Se considerarán como tiempo de trabajo efectivo los siguientes:

1. Tiempo de firma: Es aquel durante el cual el piloto realiza las tareas necesarias para la preparación de un vuelo o serie de vuelos, tanto en tierra como a bordo de la aeronave. Dicho tiempo siempre será como mínimo de 45 minutos antes de la hora de salida programada del primer vuelo de la serie.

2. Tiempo de vuelo: Es el tiempo transcurrido desde que la aeronave empieza a moverse desde el sitio de aparcamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento o hasta que ha parado todos sus motores.

3. Tiempo de fin de vuelo: Es el tiempo inmediatamente posterior a la terminación del último vuelo tripulado antes de un periodo de descanso, durante el cual el piloto realiza las tareas necesarias para hacer entrega de la aeronave o dejar la aeronave debidamente cerrada y estacionada. Dicho tiempo será siempre de 30 minutos.

4. Tiempo de escala: Es el que transcurre entre dos tiempos de vuelo, sin que quede interrumpido por un periodo de descanso, durante el cual el trabajador realiza las tareas necesarias para la terminación del vuelo precedente y la preparación del posterior. Si la escala fuera superior a 90 minutos solo se computará como tiempo de trabajo efectivo 90 minutos.

5. Tiempo de instrucción: Es aquel dedicado a la realización de cursos de instrucción, refresco y simuladores por el trabajador a requerimiento de la empresa. Esto es de aplicación tanto para alumnos como para instructores. La instrucción teórica se computará siempre como 8 horas. El tiempo de simulador se computará desde la hora de briefing hasta la finalización de la hora de debriefing.

6. Tiempo de oficina: Es aquel dedicado por el trabajador a la realización de cualquier tarea asignada por la empresa, de acuerdo a su capacitación profesional y no encuadrable en las anteriores. Se computará como trabajo efectivo desde la presentación del trabajador en el lugar establecido por la empresa para la realización de la tarea asignada, hasta la finalización de aquella o hasta que el trabajador quede relevado de la misma.

El tiempo de trabajo efectivo no podrá superar las 12 horas diarias ni las 1800 anuales; a su vez, el tiempo de vuelo no podrá superar las 900 horas anuales.

#### Artículo 14.2 *Tiempo de presencia.*

Se entenderá como tiempo de presencia los siguientes:

1. Tiempo de posicionamiento: Es aquel invertido en el desplazamiento del trabajador de un lugar a otro para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la empresa, excluidos los traslados ciudad-aeropuerto.

2. Tiempo de espera: Es todo aquel que transcurre entre dos tiempos de trabajo efectivo de los descritos en los puntos 1 al 6 del artículo anterior o entre un tiempo de trabajo efectivo y un tiempo de posicionamiento, siempre que no se vea interrumpido por un periodo de descanso, sea este parcial o total. El exceso del período de escala superior a 90 minutos tiene la consideración de tiempo de presencia.

3. Descanso parcial en tierra: El descanso parcial en tierra (break) en una actividad partida (Split duty) contará en su totalidad como tiempo de presencia.

4. Imaginarias: Se computarán 10 horas por cada imaginaria, con independencia de las que efectivamente se realicen.

La suma del tiempo de trabajo efectivo más el tiempo de presencia no podrá superar las 240 horas mensuales ni las 2.000 horas anuales.

A efectos de los cómputos de tiempo, para el respeto de los límites establecidos en los arts. 14.1 y 14.2, en el caso de que se solapen dos períodos de los descritos en dichos artículos, se computará una sola vez el periodo coincidente.

No computarán como trabajo efectivo ni como tiempo de presencia los descansos totales, el tiempo invertido en la realización del reconocimiento médico necesario para la renovación de la licencia, los desplazamientos necesarios para el mismo, ni los tiempos en que el tripulante no tiene asignado ninguno de los tiempos descritos anteriormente.

#### Artículo 14.3 *Día libre.*

Día natural del que puede disponer el tripulante sin que pueda ser requerido para que efectúe servicio alguno.

El día libre absorberá el periodo de descanso generado por la actividad inmediatamente anterior.

Cuando el día libre esté programado de forma aislada, en solitario, tendrá una duración de 36 horas como mínimo, entendiéndose por tal, que 12 horas completas estarán acumuladas antes o después del día natural, contándose desde 15 minutos después de la llegada (calzos) del último vuelo tripulado si fuera antes del día natural, o hasta la presentación a firmas del siguiente servicio programado, si fuera posterior al día natural.

Todo día que un piloto deba pasar reconocimiento médico será precedido de un día libre. El día del reconocimiento médico no serán programados ningún tipo de servicio, excepto las posiciones que sean necesarias para el desplazamiento a efectos del reconocimiento médico, y no se le considerará día libre. Durante los cursos teóricos, programados en territorio español, y de duración superior a una semana, se respetarán como libres los sábados y domingos y fiestas nacionales.

No se programarán cursos teóricos en territorio español los sábados, domingos y fiestas nacionales, salvo los cursos de habilitación de tipo.

Para considerar un día como libre, la hora de finalización de actividad del día previo al libre, incluyendo tareas post vuelo si las hubiese, estará programada antes de o a las 24:00 horas locales.

Si la actividad, incluyendo tareas post vuelo, del día previo al día libre, independientemente de la hora programada inicialmente, finalizara, en ejecución, a partir de las 00:01 (hora local) del día libre programado, el piloto podrá optar entre el disfrute del día libre en otra fecha o la percepción de las siguientes cantidades, sin devolución del día libre:

Si la actividad, incluyendo tareas post vuelo, finaliza desde las 00:01 horas hasta las 01:00 horas locales se abonarán 65,00 euros.

Si la actividad, incluyendo tareas post vuelo, finaliza desde las 01:01 horas hasta las 02:00 horas locales se abonarán 115,00 euros.

Si la actividad, incluyendo tareas post vuelo, finaliza desde las 02:01 horas locales se devolverá el día libre, sin posibilidad de la opción de compensación económica.

El piloto comunicará si opta por la compensación económica al departamento de Programación pilotos, si el piloto no opta por dicha opción, se entenderá que opta por la devolución del día libre invadido.

Los días libres invadidos y compensados económicamente en virtud de este artículo se descontarán del mínimo anual establecido en el art. 14.4 del convenio.

#### Artículo 14.4 *Cómputo de días libres.*

Como quiera que la propia actividad de la Compañía a veces aumenta por ser precisamente festivo, se pacta expresamente que los días festivos inhábiles para el trabajo, señalados oficialmente, serán compensados en descanso con la fijación de días libres. En el cómputo de los festivos citados anteriormente, la Compañía no tendrá en cuenta si estos coinciden o no con fines de semana al efecto de anularlos o no como festivos. Así pues, los 14 días festivos oficiales señalados serán sustituidos por 14 días libres ya incluidos en el cómputo anual fijado más abajo.

Cómputo de días libres: Los pilotos tendrán derecho a un total de 110 días libres al año programados.

Cuando un piloto pierda, por necesidades del servicio, alguno de los días libres que le corresponden, y no hubiera optado por la compensación económica del art. 14.3, si no se puede recuperar durante el mes en curso podrá, en primer lugar, recuperarlo en los dos meses siguientes y, si no fuese posible, añadirlo a las vacaciones anuales. En cualquiera de las situaciones podrá pactar con la empresa su fecha de disfrute.

Los pilotos tendrán programados diez días libres al mes. Los días libres serán:

1. Todos ellos garantizados en su base, a excepción de los que se programen en un curso de habilitación, que se disfrutarán en el lugar donde se esté recibiendo la misma, siempre y cuando se reciban en el extranjero.
2. Seis agrupados de dos en dos como mínimo,
3. Serán inamovibles ocho de ellos.
4. El resto modificables, con preaviso al interesado de 14 días respecto al comienzo del día libre, y nunca afectando a un periodo continuado de días libres agrupados, cuando este ya haya comenzado, ni a cualquier día libre preferente conforme al artículo 14.5

Al final de cada uno de los periodos anuales se totalizarán los días libres disfrutados efectivamente por cada piloto.

En estos días libres se incluyen 110 días programados, aquellos días libres programados adicionales, los que correspondan a francos de servicio convertidos en sin servicio, días sin servicio, libres recuperados, libres adelantados, etc. Si el número de días libres efectivamente disfrutados no alcanza el mínimo de 118 días para cada año, la compañía se compromete a programar el disfrute de los días que falten hasta alcanzar dicho mínimo durante los cuatro meses siguientes al período computado, y si ello no fuera posible añadirlo al siguiente periodo vacacional. El número mínimo de días libres a disfrutar, se corregirá prorrateando dicho mínimo por el tiempo realmente trabajado durante la anualidad de referencia, así se descontarán las situaciones de IT, Licencias no retribuidas, periodos de no contratación, etc.

Los tripulantes dispondrán todos los meses de, al menos, un fin de semana programado inicialmente (sábado y domingo) en los que no estarán disponibles para que les sea asignado servicio alguno ni tan siquiera mediante cambios en la programación.

#### Artículo 14.5 *Días libres preferentes.*

El piloto podrá elegir la fecha de disfrute de 10 días libres al año como libres preferentes, con un límite máximo de 2 mensuales, y podrá optar a solicitarlos unidos a algún periodo vacacional.

La empresa se compromete a conceder al menos el disfrute de 8 de estos 10 libres en las fechas solicitadas.

Plazo de solicitud de los días libres preferentes:

La solicitud de fechas de disfrute de los días libres preferentes deberá realizarse antes del día de publicación de la programación del mes anterior al de disfrute del día, salvo aquellos que quieran disfrutarse unidos a un periodo de vacaciones, que se solicitarán de la siguiente forma: Una vez publicada la asignación de las vacaciones, se abrirá un plazo para solicitud de las fechas de disfrute de los días preferentes unidos a vacaciones. Estas solicitudes tendrán prioridad de asignación respecto a las peticiones para las mismas fechas solicitadas más tarde por el resto de pilotos. Si se solicitan unidos a un periodo de vacaciones estivales (entre el 25 de junio y el 06 de septiembre), la Compañía estará obligada a asignarlos, en un máximo de dos mensuales, salvo que el tripulante hubiera cedido días libres para el mismo mes y la Compañía hubiera hecho uso de ellos.

El piloto podrá variar la fecha de disfrute solicitada de cualquiera de los días preferentes.

El resto de peticiones de fecha de disfrute de días libres (días libres solicitados) se tramitarán a través del sistema establecido por la empresa, sin compromiso de asignación.

Las fechas de disfrute de los días libres preferentes, una vez asignados por la Compañía, no se podrán modificar por esta última, salvo que el piloto lo solicite.

#### Artículo 14.6 *Cesión de días libres.*

Los pilotos podrán ceder voluntariamente sus días libres en los siguientes términos:

**Comandantes:** La Compañía podrá programar (siempre en programación inicial) hasta dos días libres menos al mes (mínimo 8 días libres programados al mes) durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre. Solo en el supuesto en que la Compañía tenga que operar producción no prevista y siempre con acuerdo con los representantes de los trabajadores pilotos, se podrá ampliar este periodo a otros meses.

**Segundos pilotos:** La compañía podrá programar (siempre en programación inicial) hasta dos días libres menos al mes (mínimo 8 días libres programados al mes) durante todo el año.

El día libre no programado se compensará económicamente mediante el abono de las siguientes cantidades, en la nómina correspondiente al mes del libre cedido y trabajado:

**Comandantes:** 600 €/bruto por día libre no programado.

**Segundos Pilotos:** 500 €/bruto por día libre no programado.

Se abrirá un plazo en el mes de octubre del año anterior, en el que los pilotos que quieran ceder sus días libres comunicarán mediante correo electrónico a Dirección de Operaciones, los meses del año siguiente en que quieren ceder sus libres y en cada mes, si quieren ceder uno o dos de ellos. Los Comandantes solo podrán comunicar que desean ceder días libres para los meses de junio, julio, agosto y septiembre, salvo que se hubiera alcanzado acuerdo para ampliar el periodo con la representación de los pilotos.

Los pilotos podrán comunicar que quieren ceder sus días libres a lo largo del año natural, pero siempre tendrá preferencia el piloto que hubiera comunicado su voluntad de cesión en el plazo de octubre del año anterior, independientemente de que la compra de libres se realice por base o por EUP.

La compañía, en el caso de precisar la programación de menos de diez días libres mensuales, programará 9 libres mensuales a los pilotos voluntarios según orden del escalafón por especialidad y flota, hasta cubrir las necesidades operativas de la Compañía. Solo se podrá programar únicamente 8 días libres si ya se ha programado nueve días libres a la totalidad de los voluntarios de la misma especialidad y flota.

La Compañía informará al Comité de Pilotos de las razones que justifiquen la limitación de la cesión voluntaria de días libres a una base en concreto. Estas razones deberán ser siempre objetivas, con el siguiente orden de prioridad:

- Que la rotación se inicie en esa base por pernocta del avión.
- Que, desde la base en concreto, se genere menos posicionales

- Que, a igual número de posicionales, que estos sean de menor duración.

Solo en ese caso, la compañía, en el caso de precisar la programación de menos de diez días libres mensuales, programará 9 libres mensuales a los pilotos voluntarios según orden del escalafón por especialidad, flota y base, hasta cubrir las necesidades operativas de la Compañía. Solo se podrá programar únicamente 8 días libres si ya se ha programado nueve días libres a la totalidad de los voluntarios de la misma especialidad, flota y base. En el caso de ser necesaria la cesión de días libres una vez agotadas las cesiones voluntarias de la especialidad, flota y base, la Compañía podrá programar a los pilotos voluntarios menos de diez días según orden del escalafón por flota y especialidad independientemente de la base.

Los días libres cedidos, no programados y compensados económicamente en virtud de este artículo se descontarán del mínimo anual establecido en el art. 14.4 del Convenio.

#### Artículo 14.7 Vacaciones.

##### A. Normas generales:

Los pilotos tendrán derecho a 30 días naturales de vacaciones al año.

Todas las asignaciones de periodos vacacionales se realizarán según flota, posición y base.

Se establecen 5 periodos de vacaciones anuales, cada uno de los mismos comprendidos de 6 días. Dichos periodos serán para todos los meses:

- Del 1 al 6.
- Del 7 al 12.
- Del 13 al 18.
- Del 19 al 24.
- Del 25 al 30.

En el último periodo del mes de febrero se podrá optar a:

- Del 23 al 28.
- Del 25 al 2 marzo.

Cuando sea año bisiesto:

- Del 24 al 29.
- Del 25 al 1 marzo.

En el mes afectado, por cada 6 días de vacaciones se programarán 2 días libres menos al mes, correspondiendo al prorrateo de los 10 libres de un mes disponible al 100%.

Cada año, para la mitad de la plantilla, de modo alternativo, siguiendo el EUP por especialidad, flota y base, uno de los periodos se asignará durante el periodo estival, dicho periodo estará comprendido entre el 25 de junio y el 06 de septiembre.

Este periodo estival se asignará de forma aislada al resto de periodos a la parte de la plantilla que ese año le corresponda disfrutar un periodo vacacional durante este periodo.

Procedimiento estival:

Los pilotos en esta situación podrán elegir dos modalidades de asignación de vacaciones.

##### 1. Por puntos acumulados.

El piloto podrá solicitar hasta 3 periodos vacacionales y la Compañía asignará 1 periodo. El piloto que menos puntos disponga tendrá preferencia de elección sobre el resto de pilotos con más puntuación.

Los puntos de cada periodo se establecen en la siguiente tabla desarrollada en el apartado B del presente artículo.

Si al tripulante se le puede conceder uno de los periodos solicitados, la asignación será de vacaciones voluntarias y contará para el acumulado de puntos. Si, por el contrario, no se pudiera satisfacer la preferencia del tripulante, el periodo se asignará por la Compañía y este será codificado como vacaciones forzosas, de esta forma dicho periodo no contará para el acumulado de puntos.

## 2. Asignación por parte de la Compañía.

Si el tripulante no realizase solicitud de asignación de vacaciones, su asignación será realizada por la Compañía.

En este caso la asignación será codificada como vacaciones forzosas y no contará para el acumulado de puntos.

El resto de periodos (4 en este caso) se asignará siguiendo el procedimiento estándar que a continuación definimos.

A los pilotos que no les corresponde vacaciones en periodo estival se les asignarán 5 periodos de vacaciones siguiendo procedimiento estándar que a continuación definimos.

Procedimiento estándar:

El piloto podrá elegir entre varias opciones:

### 1. Asignación por puntos.

El piloto podrá solicitar hasta 7 periodos vacacionales y la Compañía asignará 4 periodos a los tripulantes que ya van a disfrutar uno de ellos en periodo estival y 5 al resto de tripulantes.

La Compañía siguiendo los puntos acumulados por los tripulantes irá asignando las preferencias de los mismos. Cuando en algún momento la Compañía no pueda satisfacer algún periodo solicitado por el tripulante, este será codificado por el mismo como Forzoso y no contará a efectos de acumulación de puntos. Si al tripulante se le puede conceder un periodo solicitado, la asignación será de vacaciones voluntarias y contará para el acumulado de puntos.

Con este modelo, la Compañía no tiene la obligación de separar los periodos vacacionales, ni entre periodos voluntarios, ni entre periodos forzosos, no obstante, no se programará más de un periodo vacacional forzoso en el mismo mes.

El tripulante que solicite dos periodos vacacionales consecutivos (12 días naturales, siguiendo las fechas especificadas anteriormente) tendrá preferencia con respecto al resto de tripulantes. Esta preferencia solo será aplicable a un bloque acumulado de doce días naturales de vacaciones al año.

### 2. Separación de 45 días entre los periodos vacacionales.

Con este modelo el tripulante no solicita ningún periodo en concreto, tan solo indica que los quiere separados, con al menos, 45 días entre el final de uno y el comienzo del siguiente. Las vacaciones asignadas en esta opción se considerarán forzosas y no contará a efectos de acumulación de puntos.

### 3. Asignación por parte de la Compañía

Si el tripulante no realizase solicitud de asignación de vacaciones, su asignación será realizada por la Compañía. En este caso no es necesaria la separación entre ningún periodo vacacional y la asignación será codificada como vacaciones forzosas y no contará para el acumulado de puntos.

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

Mes	01 al 06	07 al 12	13 al 18	19 al 24	25 al 30
Enero.	3	3	0	0	0
Febrero.	0	0	0	0	0
Marzo.	0	0	0	0	0
Abril.	2	2	2	2	2
Mayo.	2	2	2	2	2
Junio.	2	2	2	4	4
Julio.	5	5	5	5	5
Agosto.	6	6	6	6	6
Septiembre.	5	5	3	3	3
Octubre.	0	0	0	0	0
Noviembre.	0	0	0	0	0
Diciembre.	0	0	0	3	3

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

La valoración de las vacaciones disfrutadas, se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que corresponda, y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior si los hubiera.

En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

Al tripulante que disfrute de un periodo de vacaciones con carácter forzoso, no le será de aplicación los puntos que se establecen en este apartado para dicho período.

Si se eligen dos períodos consecutivos de seis días, los puntos que se devenguen en cada periodo se computarán acumuladamente al final del año.

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales, se sumarán a las de los años anteriores.

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

Los tripulantes que cambien de función o flota, arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieran en el anterior.

C. Peticiones: La empresa comunicará la apertura del plazo a partir del 15 de agosto y los tripulantes solicitarán por el portal documental sus preferencias del año siguiente, el plazo de solicitudes permanecerá abierto hasta el 10 de septiembre.

D. Asignación: A partir del 01 de octubre, la Empresa pondrá a disposición de los tripulantes, una lista por base, Flota, con la asignación de los períodos de vacaciones a cada tripulante, en base a las solicitudes recibidas y a la puntuación que cada uno tenga.

E. Permutas: Hasta el 10 de octubre, la Empresa recibirá de los tripulantes las permutas que entre dos tripulantes de la misma Base, Flota y especialidad hayan acordado. Se permitirán las permutas de los tripulantes, sea cual fuere la característica de forzoso o no forzoso (voluntario) del o los períodos asignados, siendo por lo tanto posibles las permutas siguientes:

- Entre dos períodos forzosos.

- Entre dos períodos voluntarios sin penalización de puntos.
- Entre un período forzoso y otro voluntario. La puntuación del voluntario, si la hubiese, se aplicará a ambos tripulantes.
- Entre dos períodos voluntarios, uno de ellos con penalización de puntos, la puntuación se aplicará al que inicialmente los tenía adjudicados.
- Las permutas, en ningún caso, podrán alterar las fechas de los períodos asignados a los permutantes.

F. Asignación definitiva: Del día 10 al 20 de octubre, se confeccionará la lista de asignaciones definitiva anual para los tripulantes, publicándose y poniéndose a su disposición.

En caso de manifiesta necesidad, la Empresa podrá asignar cambios en las asignaciones, hasta un máximo del 10% de las vacaciones anuales de todos los tripulantes. La Empresa comunicará los cambios al tripulante afectado con 60 días de antelación a la fecha en que tuviera o tenga que disfrutar el período de vacaciones cambiado, por correo certificado.

No se incluirán en el límite del 10% los cambios derivados de enfermedad, de situaciones de destacamento, maternidad, y de cambio de flota y especialidad.

G. Enfermedad en vacaciones: En el supuesto de que el período de vacaciones coincida con una incapacidad temporal por contingencias distintas a embarazo, parto, lactancia natural o con el período de suspensión del contrato de trabajo previsto en el artículo 48.4 y 48 bis del Estatuto de Trabajadores, y le imposibilite al trabajador disfrutarlas, total o parcialmente, durante el año natural a que corresponden, el trabajador podrá hacerlo una vez finalice su incapacidad y siempre que no hayan transcurrido más de dieciocho meses a partir del final del año en que se hayan originado.

En caso de no ser posible por no existir cupo disponible, se disfrutará el período en el primer cupo disponible.

La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período y la puntuación que corresponda al período interrumpido.

H. Voluntarios: Tendrá prioridad el tripulante de la misma base y especialidad de menor puntuación, y en caso de ser esta igual, el peticionario que tenga la posición del escalafón más próximo al número 1, y si siguiera siendo igual tendría prioridad el de mayor edad.

I. Forzosos: Los tripulantes que no tengan asignados períodos voluntarios, se les asignará períodos forzosos según lo especificado en el punto A.

## Artículo 14.8 *Lugar de descanso.*

El que dispone de servicios hoteleros según el artículo 10.8, alojamiento individual con servicios propios, o domicilio del piloto, que reúne los requisitos de la normativa aeronáutica, y es apropiado para el descanso de los pilotos.

## Artículo 14.9 *Descanso.*

Los períodos de descanso, descanso parcial en tierra, descanso parcial en vuelo, descanso mínimo, descanso reducido, descanso mínimo aplicable, y similares, serán los establecidos en la normativa aeronáutica (o normativa que la sustituya, con las modificaciones que se pacten en este convenio).

En materia de descanso, a efectos de que un tripulante disfrute de un período de descanso razonable después de un servicio, se pacta lo siguiente:

1. En un servicio de vuelo, la actividad precedente será el período desde la firma del tripulante hasta la hora de calzos de llegada del último vuelo tripulado o posicional previo al descanso (entendiéndose también como posicional el traslado marítimo o por carretera según establece el convenio).

Quando se programen servicios de oficina o instrucción que precedan o sigan a un servicio de vuelo tripulado o posicional, sin que medie un descanso, se sumará todo este tiempo como actividad computable a efectos de descanso.

Desde el final de la actividad precedente, no se iniciará un nuevo servicio de vuelo (nueva firma) hasta que no haya transcurrido a partir de la hora de finalización del tiempo postvuelo o llegada de posicionamiento, un período de tiempo mínimo igual a la actividad precedente o 12 horas, la mayor de ambas, en base del piloto y 10:30 horas o la actividad precedente, la mayor de ambas, si se encuentra fuera de base.

2. En servicios de oficina e instrucción aislados, la actividad precedente será la suma continua de los tiempos de instrucción, tiempo de oficina y tiempos de presencia. Desde el final de la actividad precedente, no se asignará otro servicio de vuelo (nueva firma) hasta que no haya transcurrido un período igual a la actividad precedente o 12 horas, la mayor de ambas, en base del piloto y 10:30 horas o la actividad precedente, la mayor de ambas, si se encuentra fuera de base.

3. Simuladores. El servicio de simulador se programará teniendo en consideración el descanso con respecto a la actividad aérea previa y actividad aérea posterior.

Si el simulador transcurre en su totalidad dentro de un mismo día natural, no podrá programarse ningún servicio de vuelo para el mismo día excepto posicionales de ida/vuelta a base.

Quando el simulador se realice en un período horario que afecte a dos días naturales, no se programará ningún servicio de vuelo en el día natural que más tiempo ocupe la sesión de simulador, excepto posicionales de ida/vuelta a base.

#### Artículo 14.10 *Posicionamiento.*

Desplazamiento de un piloto desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la empresa, y por cuenta de esta. Cuando preceda a una actividad aérea se computará como parte de la misma, excepto los traslados ciudad-aeropuerto.

Los posicionales se contabilizarán, de forma que el 50% del tiempo realizado, será considerado tiempo baremo y sumado a las horas baremo con el mismo tratamiento que estas en la remuneración. No se contabilizarán los posicionales realizados para instrucción, reconocimientos médicos o actividad de oficinas, para este fin.

Los posicionales serán calculados por la empresa, en base a los servicios programados, tomándose como realizados cuando el piloto se presente al servicio posterior programado este cálculo se realizará, aunque el piloto no utilizase los medios asignados por la empresa.

En los trayectos aéreos se tomará el tiempo comercial programado tanto si han sido realizados en vuelos de la propia Compañía, como en otras compañías aéreas. Los tiempos de transporte terrestre o marítimo serán realistas, y los trayectos más comunes pactados y tabulados con la representación de los pilotos, publicados y repasados semestralmente.

#### Artículo 14.11 *Imaginaria.*

Piloto a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad que se le asigne. El piloto tendrá la obligación de presentarse al vuelo en un máximo de 90 minutos. El servicio de imaginaria finalizará en el momento de la firma del vuelo asignado.

El inicio y finalización de la imaginaria se programará respetando el descanso establecido en el artículo 14.9.

Durante una imaginaria solo se podrán asignar servicios de vuelo, incluyendo posicionales.

Si la Compañía dispusiera de locales en aeropuertos o contratase hoteles en la inmediata cercanía de estos, para realizar estos servicios de imaginaria, el piloto tendrá la obligación de presentarse al vuelo en un máximo de 30 minutos, respetando la Compañía, en todo caso, la adecuación del lugar de descanso según la normativa vigente en el Convenio Actual.

No se podrán programar dos imaginarias seguidas.

No se programarán más de tres imaginarias en el mismo mes por tripulante. Con el fin de favorecer el principio de equilibrio de la programación, se establecen las siguientes desviaciones máximas en programación inicial:

Imaginarias: Se programarán de forma que en un año natural, para la misma flota, base y especialidad, la diferencia entre el piloto al que más imaginarias se le hayan programado y el que menos no supere las 10 imaginarias.

No se computarán para el cálculo de estas desviaciones los pilotos con disponibilidad reducida, por ejemplo, pilotos en reducción de jornada o seniority, instructores, cargos, representantes sindicales, bajas por enfermedad, etc. No obstante, los pilotos en estas situaciones de disponibilidad reducida no podrán superar las diferencias que se hayan calculado para su flota, base y posición.

#### Artículo 14.12 *Reserva.*

Para poder implantar la figura de la Reserva deberá existir acuerdo con la representación de los pilotos

#### Artículo 14.13 *Día franco de servicio.*

Aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un piloto puede ser requerido para realizar servicio de vuelo, posicionamientos (situaciones) o actividad de oficina, por lo que no se programará simuladores, instrucción, e-learning, imaginaria o cualquier actividad distinta.

Esta actividad se le notificará conforme a lo establecido en el artículo 13.2 (protocolo de comunicación de cambios).

Si no le ha sido notificado servicio cuando finalice el periodo de acuse de recibo inmediatamente anterior al día franco de servicio, el piloto quedará relevado de cualquier otra obligación hasta el siguiente periodo programado de actividad, imaginaria o instrucción (excepto e-learning).

Cuando se programe un día franco de servicio inmediatamente después de un día libre, la actividad que se asigne no podrá comenzar antes de las 12:00 LT.

Ejemplos:

– Línea-franco-franco: si no se asigna servicio para cualquiera de los dos francos antes de finalizar la actividad del día de línea previo al primer franco, la secuencia de francos se convierte en sin servicio.

– Línea-libre-franco: si no hay asignación de servicio antes de que acabe la actividad del día de línea previo al libre o secuencia de libres, el franco se convierte en sin servicio.

– Posicionamiento-franco: si no hay asignación de servicio antes de que acabe el posicionamiento (hora de calzos de llegada del vuelo en situación) el franco se convierte en sin servicio.

– Imaginaria-franco: asignación antes de que finalice la imaginaria. Si al acabar la imaginaria no se ha asignado servicio para el franco, este se convierte en sin servicio.

– Instrucción-franco: asignación antes de que finalice la instrucción. Si al acabar la instrucción no se ha asignado servicio para el franco, este se convierte en sin servicio.

– Línea-vacaciones-franco: si no hay asignación de servicio antes de que acabe la actividad del día de línea previo al periodo de vacaciones, el franco o serie de francos se convierte en sin servicio.

No se programarán francos de servicio fuera de base.

La compañía podrá programar un máximo de seis días franco de servicio al mes, agrupados en un mínimo de dos días consecutivos, salvo los que se programen inmediatamente después de una imaginaria, estos últimos limitados a dos al mes.

El límite de 6 francos de servicio mensuales no aplicará al tripulante que se incorpora al servicio después de una baja médica, cursos de habilitación de tipo, cursos de

progresión, espera de licencia y en los dos meses de cambio de temporada. En los dos meses por cambio de temporada, cuando se conozca la producción, se publicará y enviará a todos los pilotos una nueva programación con las actividades asignadas, dónde no se podrá superar el límite de seis francos de servicios mensuales.

Con el fin de favorecer el principio de equilibrio de la programación, se establecen las siguientes desviaciones máximas en programación inicial:

Se programarán de forma que en un año natural, para la misma flota, base y especialidad, la diferencia entre el piloto al que más días franco de servicio se le hayan programado y el que menos no supere los 20 franco de servicio.

No se computarán para el cálculo de estas desviaciones los pilotos con disponibilidad reducida, por ejemplo, pilotos en reducción de jornada o seniority, instructores, cargos, representantes sindicales, bajas por enfermedad, etc. No obstante, los pilotos en estas situaciones de disponibilidad reducida no podrán superar las diferencias que se hayan calculado para su flota, base y posición.

#### Artículo 14.14 *Límite de serie de servicios.*

La programación de las series de servicios de trabajo (vuelo, imaginaria, instrucción, excepto cursos de habilitación de tipo) consecutivos tendrá una duración máxima de 5 días, incluidos posicionamientos, sin interrupción de día libre.

En el supuesto de que se programe 5 días consecutivos servicios de trabajo, seguidos por un día libre aislado, la serie de servicios inmediatamente posterior no podrá superar los tres días consecutivos.

En servicios de vuelo, el máximo número de noches consecutivas fuera de base será de cuatro.

#### Artículo 14.15 *Límite diario en programación.*

La programación inicial se realizará rebajando 45 minutos los límites de actividad aérea máxima establecidos en la normativa aeronáutica, con un número máximo de seis saltos tripulados. No se programará ningún servicio que supere las 13 horas diarias consecutivas de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia, ni siquiera mediante cambios en la programación original.

Sin embargo, en la ejecución, el tripulante vendrá obligado a cumplirla programación prevista, aun cuando ello suponga superar las 13 horas de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia, respetándose en todo caso los límites establecidos en la normativa aeronáutica y las 12 horas de tiempo de trabajo efectivo.

No se asignarán dos servicios de vuelo en el mismo día natural aun habiendo mediado el descanso completo, excepto:

- Vuelos chárter,
- Servicios asignados a tripulantes en imaginaria y
- Líneas que ocupen dos días naturales, mediando descansos parciales en tierra, en la actividad previa y posterior al descanso completo disfrutado en día natural. En este supuesto, no se programarán dos líneas consecutivas. Para programar una línea aislada de estas características, debe mediar seis días desde la última línea así programada, hasta la siguiente línea programada de estas características. Ejemplo: domingo (21:00 MAD-LEI 22:30), lunes (05:00 LEI-MAD 06:30). La próxima línea de estas características no será programada hasta seis días después, es decir hasta el domingo siguiente.

#### Artículo 14.16 *Facultades del comandante.*

No obstante todas las normas anteriores, el comandante de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la ley, puede alterar las normas prescritas aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos

de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos, se consideran causas de fuerza mayor, operaciones de salvamento para las que puedan ser requeridos, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

Así mismo podrán aumentar los tiempos de actividad aérea por causas operativas o comerciales, y siempre que la autoridad aeronáutica lo permita expresamente y por escrito. Cuando esta autorización no sea genérica, mediante ley, disposición o circular, si no que se refiera a una operación particular prevista, y deba ser autorizada específicamente por AESA, la Compañía deberá obtener dicha autorización previa a la operación. Dicha autorización deberá ser comunicada al piloto mediante fax o copia de la autorización escrita de AESA.

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

La compañía se subrogará en 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 repetir contra este por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización.

## CAPÍTULO XV

### Reconocimiento y garantías sindicales

#### Artículo 15.1 *Reconocimientos y garantías de los miembros del Comité de Pilotos.*

El interlocutor válido, a efectos del presente convenio, del colectivo de pilotos, es el Comité de Pilotos, y a ellos se hace referencia en el texto del presente convenio indistintamente al nombrarlos como representantes de los pilotos o comité de pilotos. La Compañía reconoce a los miembros del Comité de Pilotos con las facultades y derechos que se establecen en el presente capítulo.

Los miembros del comité de pilotos estarán limitados a un máximo de 5 personas, que representarán al conjunto de centros (bases) de pilotos.

Se reconoce la existencia de la sección sindical del S.E.P.L.A. y UPPA en Air Nostrum, L.A.M., S.A.

Dichas Secciones Sindicales, en virtud de su legitimación como parte social de la Comisión Negociadora del presente Convenio, designarán en cada momento las personas que serán miembros del Comité de Pilotos, en la proporción resultante en dicha comisión. Las personas designadas deberán ostentar la condición de miembro de Comité de empresa o delegado sindical de la L.O.L.S., sin que la Compañía venga obligada a reconocer la condición de representante y las garantías correspondientes a más personas que las que vengan establecidas en el E.T. y la L.O.L.S.

Las personas que formen el comité de interpretación y aplicación, por parte de los pilotos, a que hace referencia el artículo 1.7 serán necesariamente miembros del comité de pilotos.

#### Artículo 15.2 *Organización del Comité de Pilotos.*

La organización y funcionamiento interno del comité de pilotos es responsabilidad exclusiva de los pilotos, quienes determinarán libremente la forma más auténtica y fluida de relación entre representantes y representados, garantizando a la empresa la existencia de interlocutores válidos que mantengan en todo momento el diálogo y el intercambio de información entre colectivo y empresa necesarios.

## Artículo 15.3 *Crédito Horario.*

A efectos económicos: Los pilotos del comité de Pilotos devengarán cuatro dietas nacionales extra al mes.

Los pilotos del comité comunicarán al departamento de programación, antes del día 15 de cada mes, los días en los que realizarán su actividad representativa durante el mes siguiente. Cada día de actividad representativa supondrá el devengo de seis horas y media baremo que se añadirán al cómputo mensual del piloto. A estos efectos también se considerará como actividad sindical la asistencia a reuniones como miembros del Comité de Pilotos a las reuniones que convoque la empresa.

Dichas horas recibirán el mismo tratamiento que las horas baremo normales según el capítulo de retribuciones. Si el día de actividad representativa el piloto volase, se añadirán al total mensual 6,5 horas baremo o las horas baremo que hubiese volado realmente, lo que sea mayor.

Las dietas y horas definidas en el presente artículo no se consolidan y se mantendrán únicamente, por el período de tiempo y para el piloto, mientras ostente tal cargo de representación.

## Artículo 15.4 *Competencias del Comité de Pilotos.*

Las competencias del comité de pilotos y de las Secciones Sindicales serán las siguientes:

1. Las reconocidas en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores, como miembros que son del comité de empresa de la compañía o delegados sindicales en la empresa, y dentro del ámbito de actuación del respectivo órgano de representación.
2. Las reconocidas en el presente convenio en cualquiera de sus partes.

## Artículo 15.5 *Sigilo profesional.*

Los miembros del comité de pilotos observarán sigilo profesional en todo lo referente al artículo 15.4 del presente convenio, en cuantas materias reciban información privilegiada de la compañía, aún después de dejar de pertenecer al comité de pilotos y en especial en todas aquellas materias sobre las que la dirección señale expresamente el carácter reservado.

En todo caso, ningún tipo de documento entregado por la empresa al comité podrá ser utilizado fuera del estricto ámbito de la compañía y para distintos fines de los que motivaron su entrega. La violación de cualquiera de las normas del presente artículo se considerará invariablemente falta muy grave del trabajador y se estará a lo establecido en el capítulo VIII del presente convenio en materia de sanciones.

## CAPÍTULO XVI

### **Retribuciones y gastos**

#### Artículo 16.1 *Número de pagas y cantidades.*

Las cantidades a retribuir por los diversos conceptos de la nómina de un piloto vendrán reflejadas en el anexo A del presente convenio, sin perjuicio de otras compensaciones establecidas en el presente convenio.

Todas las cantidades indicadas en el anexo A y en otros capítulos del convenio, se tomarán como euros brutos para el trabajador y sujetas a las retenciones especificadas por las leyes o normativas oficiales vigentes en el momento del devengo. Las cantidades basadas en 14 pagas anuales se entenderán como devengadas mensualmente más dos pagas extra.

Las cantidades basadas en 12 pagas anuales se entenderán como devengadas mensualmente.

Las cantidades basadas en 11 pagas anuales se entenderán como devengadas mensualmente excepto el mes de vacaciones. En un mes con periodo vacacional inferior a 30 días se prorrateará en función de los días trabajados en el mes.

Las cantidades basadas en pagas variables se entenderán multiplicadas por el número de unidades variables efectivamente devengadas, y en el caso de horas se tomarán estas con una precisión de dos decimales, sin perjuicio de lo establecido por límites de horas a sobrepasar en ciertas variables para que se tenga derecho a su devengo efectivo.

Todas las cantidades fijas se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes correspondiente.

Todas las cantidades variables se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes siguiente.

#### Artículo 16.2 *Gastos asociados a títulos, licencias calificaciones.*

Serán a cargo de la Compañía los gastos del mantenimiento de títulos, licencias y calificaciones en la flota asignada a cada piloto, así como la renovación de pasaportes y certificados médicos necesarios para sus licencias y calificaciones. Así mismo serán por cuenta de la Compañía los gastos médicos derivados de vacunaciones y la documentación médica anexa a estas si son requeridas para realizar vuelos de la Compañía.

En ningún caso asumirá la compañía gastos derivados del mantenimiento de calificaciones de flotas no operadas por la misma, ni para más de una flota dentro de la misma, a menos que la compañía expresamente lo decida, y siempre que la autoridad aeronáutica lo permita, por cualquier causa, la calificación para más de una flota.

#### Artículo 16.3 *Gastos asociados a exámenes médicos para la licencia.*

La compañía costeará el gasto del reconocimiento médico oficial para obtener o mantener la licencia de vuelo. Los pilotos podrán optar por examinarse en cualquier centro autorizado para ello, sin perjuicio de la necesidad de la Compañía de tener constancia de la superación de dichos exámenes en las fechas apropiadas.

Si la Compañía llegase a un acuerdo con entidades de seguro o sanitarias de forma que el gasto de los exámenes médicos, tanto para mantenerla licencia como otro de cualquier tipo, se asumiese por estas entidades o se obtuviese una reducción de estos costes, los pilotos vendrán obligados a cumplir los trámites administrativos que la Compañía designe a estos efectos.

Los gastos de transporte (vuelos), para acudir a centros fuera de la base del piloto, serán a cuenta de la Compañía.

Si un centro determinado estimase que debe remitir al piloto, al centro tradicional del C.I.M.A. en Madrid, la Compañía se hará cargo de los gastos ocasionados en este caso.

#### Artículo 16.4 *Conceptos retributivos y compensatorios.*

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

##### 1. Retribuciones:

##### 1.1 Retribuciones de cantidad fija:

- 1.1.1 Salario Base.
- 1.1.2 Plus Garantía de Horas.
- 1.1.3 Plus de Nivel.
- 1.1.4 Plus Ayuda de Jubilación.
- 1.1.5 Plus Ayuda de Seguro de Pérdida de Licencia.
- 1.1.6 Plus de Asistencia en Línea o «Line Check».
- 1.1.7 Plus por razón de viaje.

##### 1.2 Retribuciones de cantidad fija dependientes de cargos.

- 1.3 Retribuciones de cantidad variable:
  - 1.3.1 Plus Horas Baremo > 65 horas.
  - 1.3.2 Plus Horas Baremo > 80 horas.
  - 1.3.3 Plus de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de > 160 horas.
  - 1.3.4 Plus Horas Nocturnas.
  - 1.3.5 Paga de Beneficios.
- 1.4 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.
- 2. Compensaciones:
  - 2.1 Dietas Nacionales.
  - 2.2 Dietas Internacionales.
  - 2.3 Plus de Transporte.

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

#### Artículo 16.5 *Salario base.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y dará cobertura retributiva completa a la plena dedicación del piloto a la empresa durante el tiempo de su devengo.

#### Artículo 16.6 *Plus garantía de horas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel. Dicha cantidad viene referida y dará cobertura retributiva completa a las primeras 65 horas baremo.

#### Artículo 16.7 *Plus de nivel.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y dará cobertura a los diferentes niveles económicos de una especialidad.

#### Artículo 16.8 *Plus ayuda de jubilación.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel, es la contribución de la empresa a los planes de jubilación que puedan optar por disponer los pilotos.

#### Artículo 16.9 *Plus ayuda de seguro de pérdida de licencia.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y se devengará en una paga anual, no obstante, si la empresa de acuerdo con la representación de los pilotos, contratase un seguro del tipo pérdida de licencia, vida o similar para sus Pilotos, dicha cantidad podrá utilizarse para el pago de las primas correspondientes, y estará a disposición de la empresa para estos fines y en los términos que se acuerde con la representación de los pilotos. El monto total de estas cantidades se utilizará colectivamente para negociar las primas de los seguros, no obstante cada piloto podrá optar a cobrarla en nómina bruta retirando su cantidad de dicho fondo colectivo, perdiendo el derecho a las ventajas de dichos seguros, y asumiendo todas las retenciones a que dé lugar, si fueran diferentes, la legislación vigente.

El fondo para este seguro colectivo será gestionado de forma conjunta por la empresa y la representación de los pilotos.

## Artículo 16.10 *Plus de transporte.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija y dará cobertura de compensación completa a los gastos de los pilotos por sus traslados entre aeropuerto y ciudad de su base.

## Artículo 16.11 *Plus de asistencia en línea o «Line Check».*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija y dará cobertura retributiva completa a cualquier trabajo de preparación, revisión, inspección o mantenimiento técnico en el suelo, de aeronaves.

## Artículo 16.12 *Pluses de cargos.*

Al desempeñarse un determinado cargo, en su caso, que conlleve gratificación específica a tal efecto, y siendo la asignación de cargos facultad exclusiva de la empresa, al cesar en dicho cargo, cesará igualmente su derecho al devengo de tal complemento.

Si un piloto desempeñase varios cargos, solamente será retribuido por el mayor de ellos excepto el cargo de comandante que será retribuido adicionalmente a cualquier otro que pueda tener el piloto nombrado comandante.

Siendo el caso que los cargos pueden cambiar por razones técnicas, de organización, producción u otras, con un periodo más o menos largo, se pacta expresamente que el cese del disfrute del cargo, y su devengo, no tendrá la consideración de movilidad funcional o modificación sustancial de las condiciones de trabajo.

## Artículo 16.13 *Plus de horas baremo > 65 horas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad variable según la especialidad y nivel y se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice un piloto por encima de las primeras 65 horas y hasta las 80 horas. Las horas realizadas en simulador se sumarán a las horas baremo, y con el mismo tratamiento que estas, para los alumnos, pero no así para los instructores excepto cuando ellos mismos sean alumnos de otro instructor. No sumarán a baremo las horas realizadas por los alumnos durante el primer curso de calificación de tipo inicial impartido por la compañía.

## Artículo 16.14 *Plus de horas baremo > 80 horas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad variable según 1 especialidad y nivel y se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice un piloto por encima de las primeras 80 horas.

## Artículo 16.15 *Plus de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia > 160 horas.*

Especificado en el Anexo A, será una cantidad variable según la especialidad y nivel, que remunera la realización de trabajo efectivo y de presencia, más allá de las 160 horas mensuales. Se devengará multiplicada por el número de horas que superen las 160 mensuales, computando conjunta e indistintamente tiempo de trabajo efectivo y de presencia.

A efectos de determinar el cómputo total de tiempo de trabajo efectivo y de presencia, se pacta el siguiente sistema de cómputo baremado:

a) Al final de cada mes, se analizará el servicio efectivamente realizado por cada tripulante diariamente.

b) Para cada servicio diario realizado se computará el tiempo acumulado desde la hora de firma real (45 minutos antes de la hora de calzos de salida del primer vuelo realizado, sea tripulado o posicional); hasta la hora estimada de llegada del último vuelo previo a un descanso (total o parcial), computando el tiempo comercial programado.

c) Si el último vuelo realizado por el tripulante previo al descanso es posicional, se añadirán 15 minutos al cómputo total del apartado b). Estos 15 minutos sirven de baremo, y por lo tanto se computará el tiempo comercial programado de los saltos realizados en vez del tiempo realmente invertido por el tripulante.

d) Si el último vuelo realizado por el tripulante previo al descanso es tripulado por el mismo, se añadirán 30 minutos (fin de vuelo) y 15 minutos al cómputo total del apartado b), (total 45 minutos). Estos 15 minutos sirven de baremo, y por lo tanto se computará el tiempo comercial programado de los saltos realizados en vez del tiempo realmente invertido por el tripulante.

e) Los tiempos de instrucción, oficina e imaginarias, se computarán por el tiempo establecido en el artículo 14.1, sin baremar.

Ejemplo: Supongamos que un tripulante tenía programado a principio de mes un servicio un día concreto en el que realizaba VLC-MAD-VLC-PMI-VLC, como sigue:

ETD	Origen	Destino	ETA
14:00	VLC	MAD	15:00
16:00	MAD	VLC	17:00
19:30	VLC	PMI	20:30
21:00	PMI	VLC	22:00

Supongamos que se cancelan los vuelos VLC-MAD-VLC, y se le comunica al tripulante para que se presente solo al vuelo VLC-PMI-VLC. Supongamos también que se retrasa la llegada a Valencia 7 minutos, quedando la ejecución real como sigue:

ATD	Origen	Destino	ATA
19:30	VLC	PMI	20:30
21:00	PMI	VLC	22:07

A efectos del cómputo del tiempo, partimos del análisis que hacemos a final de mes sobre la línea realmente efectuada. Por lo tanto contabilizaríamos desde la hora de firma real que hizo el tripulante (18:45) hasta el último vuelo previo al descanso, conforme al tiempo comercial programado (22:00). Dado que el último vuelo era tripulado, se añadirán 30 minutos por fin de vuelo y 15 minutos como baremo, con lo cual el tiempo total computable será: de 18:45 a 22:00 + 0:30 + 0:15 = 4:00 horas.

El usar los 15 minutos de baremo hace que sea irrelevante la hora real de llegada del último vuelo (22:07 horas), ya que el cómputo se hace sobre el tiempo comercial programado tal como se ha descrito en el ejemplo.

#### Artículo 16.16 *Plus de horas nocturnas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad variable según la especialidad y nivel y se devengará multiplicada por el número de horas de trabajo efectivo en periodo nocturno mensual que realice un piloto. Se entenderá periodo nocturno el comprendido entre las 21:00 horas y las 07:00 horas locales inclusive, de donde se inicia la actividad.

#### Artículo 16.17 *Plus de razón de viaje.*

Es aquella cantidad fija que remunera la especial incomodidad que supone la permanencia fuera de la base del piloto para la realización de la actividad profesional para la que ha sido contratado.

Se devengará al precio establecido en tablas, según especialidad, por once meses, aunque su abono se prorrateará en las doce mensualidades, exceptuando las pagas extraordinarias.

#### Artículo 16.18 *Paga de Beneficios.*

La paga de beneficios tendrá la cuantía que se establece en el siguiente cuadro, dependiendo de los beneficios netos (después de impuestos), obtenidos según resultados contables anuales auditados de la Compañía, de la anualidad de referencia:

1. Si hay pérdidas o los beneficios son inferiores a 6 millones de euros, no se generará paga de beneficios.
2. Si los beneficios son iguales o superiores a 6 millones e inferiores a 9 millones de euros, la paga será de 540 euros.
3. Si los beneficios son iguales o superiores a 9 millones euros e inferiores a 12 millones de euros, la paga será de 1.080 euros.
4. Si los beneficios son superiores a 12 millones de euros, la paga será de 1.350 euros.

Esta paga se abonará en un pago único, en la nómina del mes de agosto del año siguiente al de referencia, siendo el primer año de referencia el año 2020, luego no se abonará paga de beneficios hasta agosto del 2021 sobre los resultados del 2020.

Será requisito imprescindible para devengar el derecho a esta paga haber permanecido durante más de 6 meses del año de referencia en la empresa y constar de alta en la misma el 31 de diciembre de dicho año.

#### Artículo 16.19 *Dietas.*

Dieta es la cantidad que se devenga, por el piloto, para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la empresa o permanencia fuera de su base, distinta del alojamiento y transporte.

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

Podrán ser nacionales o internacionales. Son nacionales las dietas devengadas íntegramente en territorio nacional. Son internacionales cuando la permanencia fuera de base sea en territorio extranjero o cuando cualquiera de los aterrizajes o despegues producidos en el día se realicen en territorio extranjero. El mero hecho de sobrevolar territorio extranjero sin aterrizar o despegar en él, no convertirá la dieta en internacional.

A efectos del presente artículo, se entenderá por vuelo (con despegue efectivo y subsiguiente aterrizaje) el realizado formando parte de la tripulación de la aeronave, y posición el traslado sin formar parte de la tripulación de dicha aeronave o medio de transporte.

Se devengará una dieta normal según las siguientes reglas:

- Caso 1. Los días de vuelo: Se devengará una dieta. En ningún caso un servicio de vuelo que comienza y acaba en base y no comprende pernoctas fuera de base dará derecho al devengo de más de una dieta, aunque exista cambio de fecha natural durante la realización del mismo.
- Caso 2. Los días de permanencia íntegra fuera de base. Se devengará una dieta.
- Caso 3. Los días de salida de base en posición. Se devengará una dieta si a continuación existe pernocta fuera de base.
- Caso 4. Los días de regreso a base en posición. Se devengará una dieta si son posteriores a una pernocta fuera de base.
- Caso 5. Los días de reconocimiento médico oficial. Se devengará dieta si no existe un establecimiento autorizado para realizar el reconocimiento en la ciudad donde tenga base el piloto.

– Caso 6. Cuando por motivos excepcionales provocados por la operativa, un piloto se encontrara después de una serie de servicio de cinco días, el 6º día fuera de su base devengará doble dieta desde el 6º día inclusive.

Se pacta expresamente que este sistema de dietas libera a la empresa de hacerse cargo de los costes de cualquier tipo de comida excepto las conceptuadas en el artículo 11.2 a bordo, siendo elección y responsabilidad del tripulante, sin coste para la empresa y a cargo del piloto, el lugar donde deseen alimentarse, sin más limitaciones que las establecidas en el presente convenio referente a respeto a horarios de vuelos y a separación de comidas por seguridad.

En un período de 1 día natural no se podrá devengar más de una dieta, sin perjuicio de lo establecido en el capítulo de movilidad geográfica.

A estos efectos, los desplazamientos fuera de base por cursos teóricos y cursos en simulador, de duración superior a 7 días, tendrán la consideración de destacamento, percibiéndose doble dieta (coeficiente 2.00) excepto para los alumnos que realicen, a su entrada en la empresa, el primer curso de calificación de tipo, y en este último caso se devengará exclusivamente la dieta normal por día.

#### Artículo 16.20 *Vacaciones.*

Durante las vacaciones el tripulante percibirá las cantidades establecidas por salario base, plus garantía horas, plus de nivel, plus de jubilación, plus de asistencia en línea, plus por razón de viaje y pluses de cargos.

En caso de periodo vacacional inferior a un mes los conceptos variables se prorratearán por el tiempo real de duración de los días programados sin periodo vacacional, entendiéndose por tal que los límites de horas serán rebajados en la proporción adecuada.

#### Artículo 16.21 *Pagas Extraordinarias.*

La empresa abonará dos pagas extraordinarias al año, devengándose semestralmente, una en la nómina de junio y otra en la nómina de diciembre.

El importe de estas pagas será la suma de los conceptos fijos establecidos por salario base, plus garantía de horas, plus de nivel y plus de cargo si el piloto lo tuviera.

#### Artículo 16.22 *Tablas salariales.*

Recogidas en el Anexo A se establecen las tablas salariales para los años de vigencia del Convenio.

## ANEXO A

## Tablas salariales

**Tablas Salariales de Retribuciones Fijas**

## 1. Dependiendo de Especialidad y Nivel

## 1.1 Primeros Pilotos

Conceptos	Período	Pagas Anuales	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6
Salario Base	Mensual	14	2.073,28 €	2.073,28 €	2.073,28 €	2.073,28 €	2.073,28 €	2.073,28 €	2.073,28 €
Garantía Horas Baremo	Mensual	14	1.913,51 €	1.811,53 €	1.715,01 €	1.624,19 €	1.538,61 €	1.458,16 €	1.382,18 €
Perdida Licencia Pilotos	Anual	1	942,39 €	942,39 €	942,39 €	942,39 €	942,39 €	942,39 €	942,39 €
Plus de Nivel	Mensual	14	1.079,77 €	1.010,25 €	945,21 €	880,21 €	815,17 €	771,81 €	409,96 €
Plus de Jubilación	Mensual	12	117,96 €	117,96 €	117,96 €	117,96 €	117,96 €	117,96 €	117,96 €
Line Check	Mensual	12	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €
Plus Transporte Vuelo	Mensual	11	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €
Plus por razón de viaje	Mensual	11	602,88 €	602,88 €	602,88 €	602,88 €	602,88 €	602,88 €	602,88 €

## 1.2 Segundos Pilotos

Conceptos	Período	Pagas Anuales	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7	Nivel 8
Salario Base	Mensual	14	1.292,83 €	1.292,83 €	1.292,83 €	1.292,83 €	1.292,83 €	1.292,83 €	1.004,11 €	645,10 €
Garantía Horas Baremo	Mensual	14	992,27 €	936,88 €	884,77 €	835,91 €	789,82 €	746,67 €	381,04 €	190,51 €
Perdida Licencia Pilotos	Anual	1	482,39 €	482,39 €	482,39 €	482,39 €	482,39 €	482,39 €	482,39 €	- €
Plus de Nivel	Mensual	14	318,36 €	289,44 €	260,51 €	231,55 €	212,26 €	192,99 €	96,47 €	48,25 €
Plus de Jubilación	Mensual	12	20,11 €	20,11 €	20,11 €	20,11 €	20,11 €	20,11 €	20,11 €	20,11 €
Line Check	Mensual	12	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €	251,59 €
Plus Transporte Vuelo	Mensual	11	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €	181,29 €
Plus por razón de viaje	Mensual	11	301,43 €	301,43 €	301,43 €	301,43 €	301,43 €	301,43 €	301,43 €	301,43 €

## 2. Compensaciones

	Período	Pagas Anuales	Cantidad
Plus Transporte	Mensual	11	181,29 €

## 3. Dependientes de Cargos

Conceptos	Período	Pagas Anuales	Cantidad
Comandancia	Mensual	14	1.396,02 €
Otros Cargos	Mensual	14	Acordada

**Tablas Salariales de Retribuciones Variables**

## 1. Dependiendo de Especialidad y Nivel

## 1.1 Primeros Pilotos

Conceptos	Período	Pagas Anuales	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6
Hrs. Baremo > 65 (pre.ud.)	Hora Baremo	Variable	79,35 €	77,04 €	74,79 €	72,62 €	70,50 €	68,45 €	66,44 €
Hrs. Baremo > 80 (pre.ud.)	Hora Baremo	Variable	87,00 €	84,48 €	82,04 €	79,64 €	77,32 €	75,08 €	72,87 €
Tr. Efec+Presen>160 (p.u.)	Hora	Variable	31,73 €	30,82 €	29,93 €	29,05 €	28,19 €	27,38 €	26,57 €
Horas Nocturnas	Hora	Variable	4,62 €	4,42 €	4,25 €	4,07 €	3,89 €	3,74 €	3,59 €

## 1.2 Segundos Pilotos

Conceptos	Período	Pagas Anuales	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7	Nivel 8
Hrs. Baremo > 65 (pre.ud.)	Hora Baremo	Variable	33,33 €	32,34 €	31,40 €	30,51 €	29,59 €	28,77 €	17,81 €	10,76 €
Hrs. Baremo > 80 (pre.ud.)	Hora Baremo	Variable	35,73 €	34,69 €	33,68 €	32,67 €	31,71 €	30,82 €	19,08 €	11,55 €
Tr. Efec+Presen>160 (p.u.)	Hora	Variable	24,32 €	23,61 €	22,93 €	22,27 €	21,62 €	20,99 €	13,00 €	7,85 €
Horas Nocturnas	Hora	Variable	3,15 €	3,03 €	2,90 €	2,79 €	2,67 €	2,56 €	2,45 €	2,45 €

## 2. Compensaciones

	Período	Pagas Anuales	Cantidad
Dieta Nacional	día	Variable	65,00 €
Dieta Internacional	día	Variable	100,00 €

## ANEXO B

## Tiempos baremo

Artículo B-1 *Principios Generales.*

La Compañía y el Comité de Pilotos acuerdan que, las fórmulas y listados pactados en el presente anexo, se basan en los principios de claridad, simplicidad, efectividad y buena fe, con objeto de incentivar la productividad de la compañía y el tripulante, salvaguardando a su vez los intereses económicos de ambos.

Como base de partida para el desarrollo de las fórmulas, se han tomado todos los vuelos realizados por las diferentes flotas de la compañía, hasta el día 23 de septiembre de 1998, eliminando aquellos realizados por otros operadores, y vuelos cuyo origen y destino sean iguales debidos a entrenamiento, pruebas y otras causas, así como aquellas rutas realizadas menos de cinco veces. Del total de vuelos resultantes, se han eliminado aquellos que caen en el 5% superior e inferior de tiempos en una ruta específica, para eliminar las variaciones extraordinarias. Sobre el 90% restantes, 83,823 vuelos en unas rutas específicas, se ha calculado el promedio del tiempo bloque. Este promedio se ha visto incrementado en un 25%, para hallar el tiempo objetivo a asignar a una ruta a efectos de los cálculos pertinentes.

Se asume la distancia del Plan de Vuelo Computerizado, confeccionado por la compañía, como documento base para establecer la distancia de una ruta.

Artículo B-2 *Tiempo Perfil.*

El tiempo perfil se define como la resultante de aplicar la siguiente fórmula a una ruta:

$$P = (D / V) + C$$

Donde:

- P es igual al tiempo perfil expresado en minutos redondeados al entero más próximo.
- D es igual a la distancia de la ruta expresada en millas náuticas redondeadas al entero más próximo, que deberá ser igual a la que aparece en el listado a que hace referencia el artículo B-7, y a la del Plan de Vuelo Computerizado. En caso de discrepancia, prevalecerá la del listado.
- V es igual a la velocidad de referencia expresada en millas náuticas por minuto, con dos decimales.
- C es igual a una constante de referencia expresada en minutos enteros.

En la aplicación de este capítulo, 0.5 se redondea por exceso.

Los principios aplicados en el presente anexo para el cálculo del Tiempo Perfil son válidos para todas las flotas de aeronaves, excepto en las velocidades y constantes de referencia, que son específicas de cada flota, y que se pactarán expresamente para cada flota individual añadida en el futuro, sin más condicionante que ese mismo pacto.

El Tiempo Perfil de una ruta tiene los efectos que se detallan en el presente anexo, y no tendrán por qué tener efecto ni relación, en ningún caso, a otros tiempos de referencia como puedan ser los Tiempos de Programación Comercia de Programación de Tripulaciones, Operativos, de Plan de Vuelo, Bloque Reales, etc.

Desde la fecha de entrada en vigor de este convenio el perfil mínimo a aplicar será de 60 minutos.

**Artículo B-3 Velocidades y Constantes de Referencia.**

Se pactan expresamente estas velocidades y constantes de referencia para las siguientes flotas:

Flota	Velocidad (MN por Min.)	Equivalencia (Nudos)	Constante (Minutos)
CL-600-2B19	6.00	360	40
ATR-72-201	4.00	240	30
ATR-72-211	4.00	240	30

**Artículo B-4 Tiempo Real.**

El Tiempo Real se define como el tiempo bloque transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el sitio de estacionamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento y ha parado todos sus motores principales. Es equivalente al tiempo entre calzados.

**Artículo B-5 Tiempo Baremo.**

El Tiempo Baremo será aplicable solo cuando la aeronave abandone el suelo (siendo cero en otro caso), y será el resultado de uno de estos supuestos, considerando los aeropuertos programados en el plan de vuelo:

Caso 1. El aeropuerto de origen y de destino son los programados y diferentes entre sí. El tiempo baremo será igual al tiempo perfil.

Caso 2. El aeropuerto de destino no es el programado. El tiempo baremo será el mayor del tiempo perfil o el tiempo real, de la ruta efectivamente realizada.

Caso 3. El aeropuerto de origen y el de destino es el mismo. El tiempo baremo será el tiempo real.

El Tiempo Baremo Mensual es la suma de realizados por el piloto en un mes natural. Devengos se le deberán restar las horas especificadas en la Garantía de Horas, según se establecen en el capítulo de retribuciones. Vendrá expresado en horas redondeándose a dos decimales.

**Artículo B-6 Distancia de Ruta.**

La Distancia de Ruta se calculará según la cartografía vigente en el momento del cálculo, ya sea en soporte papel o informático, y se fijará como distancia para esa ruta. Si en el futuro esta distancia, por variación de las aerovías, aplicación de rutas RNAV o similares, sufriese una variación significativa, se modificará, sin que esta modificación pueda aplicarse retroactivamente a los meses ya devengados en nómina. Dicha modificación se realizará de acuerdo al artículo B-7. En caso de que se considere necesario, la empresa podrá aplicar dos distancias a la misma ruta, para distinguir entre flotas que pueden acceder a las aerovías de alta cota, de aquellas que están limitadas a aerovías de baja cota.

Para el cálculo de la Distancia de Ruta se utilizarán los siguientes principios:

General: El cálculo se basará en la utilización de rutas realistas completas y prácticas, asumiendo el principio de una navegación sin solicitar acortamientos de la ruta al control de tráfico aéreo, y sin esperas por densidad de tráfico aéreo. En el cálculo de la ruta se asumirá que todas las radio ayudas se encuentran operativas y no se tendrán en cuenta tramos condicionales de tipo CDR2 por no ser planificables permanentemente. Todas las maniobras utilizadas deberán poder realizarse por la flota en cuestión teniendo en cuenta las maniobras normales cuando se lleva la totalidad de la capacidad de pasaje.

Despegue: Se utilizará la pista preferente de despegue del aeropuerto, cuando así venga indicada en la cartografía, si esta no viniese indicada, se asumirá la pista más utilizada en la práctica.

Salida: Se utilizará la Salida Instrumental Estándar («SID») correspondiente a dicha pista, si no existiese, se utilizará la distancia de interceptación a la radio ayuda donde se inicie el primer tramo de la ruta a utilizar o equivalente usado en el tráfico aéreo.

Crucero: Se utilizará la distancia por aerovía o ruta RNAV desde el final de la Salida Instrumental hasta el inicio de la Llegada. En caso de no existir una continuidad en todos los tramos de las aerovías se utilizará la distancia más corta de interceptación entre las dos radio ayudas que definen la discontinuidad en cuestión, tramos directos según la práctica o equivalente usado en el tráfico aéreo.

Llegada: Se utilizará la Llegada Instrumental Estándar («STAR»), sino existiese, se utilizará la distancia de interceptación a la aproximación que más se utilice en la práctica.

Aproximación: Se utilizará la distancia de aproximación desde el punto inicial («IAF») hasta la cabecera de la pista. Si hubiese varios tipos de aproximación se tomará normalmente el más utilizado por el tráfico aéreo, y en caso de duda se tomará el ILS categoría I a la pista en cuestión o equivalente, siendo preferente la utilización de aproximaciones de precisión las de no precisión.

Aterrizaje: Se utilizará la pista preferente de aterrizaje del aeropuerto, cuando así venga indicada en la cartografía, si esta no viniese indicada, se asumirá la pista más utilizada en la práctica.

#### Artículo B-7 *Lista de Distancias y Tiempos Perfil.*

En documento (y archivo informático) aparte se mantendrá una relación de las rutas, especificando la flota, el origen, destino y distancias para baja y alta cota, resultantes de la aplicación del presente anexo.

Dicho documento (y archivo) se revisará y actualizará al menos cuatro veces al año, añadiendo las nuevas rutas que realice la compañía, o realizando las modificaciones necesarias. Cualquier modificación se realizará por pacto expreso y escrito, entre un representante de la Compañía y un miembro del Comité de Pilotos. Si entre dichas actualizaciones, se realizara una ruta que no está contemplada en dicho documento, se tomará como distancia la que aparezca en el Plan de Vuelo Computerizado, a efectos de no retrasar el cálculo de nóminas.

A partir del 1 de enero de 2020, cualquier revisión de perfiles se aplicará con carácter retroactivo al momento de su solicitud de revisión por la representación de los pilotos.

El documento citado se publicará, mediante circular al colectivo de pilotos, al menos una vez al año.

La compañía modificará el Parte de Vuelo, a efectos de que aparezcan tres nuevas columnas a rellenar:

Una columna para el tiempo real de calzos.

Una columna para la distancia del Plan de Vuelo computerizado.

Una columna para tiempo perfil calculado según la aplicación del presente anexo.

El párrafo anterior, se entenderá una vez agotadas las existencias ya editadas del parte de Vuelo actual.

### ANEXO C

#### Política de billetes gratuitos y con descuento

La política general de la Compañía de billetes gratuitos y con descuento se mejora para los trabajadores incluidos en el ámbito de este Convenio, para lo cual la Compañía

se compromete a ampliar el número de trayectos IDOOR1 a doce anuales. Asimismo, la designación de beneficiarios seguirá las siguientes normas:

- 1) Personal de la Compañía soltero:
  - a) Dos familiares del trabajador hasta el 4.º grado por afinidad o consanguinidad.
  - b) 3 Personas de libre designación como beneficiarios de la tarjeta de la Compañía.
- 2) Personal de la Compañía casado.

Puede elegir una de las siguientes opciones:

Opción 1:

- a) El cónyuge e hijos menores de 24 años aunque fueran de cónyuge anterior.
- b) Dos familiares del trabajador hasta el 4.º grado por afinidad o consanguinidad

Opción 2: Beneficiarios de personal soltero.

Para aquellos pilotos que pasen a situación de jubilación, les será de aplicación la siguiente política de billetes:

- i. Vuelos Air Nostrum: billetes zonales ilimitados.

Beneficiarios: Piloto jubilado más cónyuge e hijos menores de 24 años.

- ii. Vuelos Iberia: billetes zonales ilimitados.

Beneficiarios: Piloto jubilado más cónyuge e hijos menores de 24 años.

- iii. Vuelos Otras Compañías: billetes con otras compañías ilimitados.

Beneficiarios: Piloto jubilado más cónyuge e hijos menores de 24 años.

## ANEXO D

### Garantía de empleo

1. AIR NOSTRUM garantiza que no recurrirá a la externalización con terceros para operar la franquicia de Iberia, siempre que la plantilla de pilotos, que en cada momento haya en Air Nostrum, pueda afrontar la operación derivada de la misma, y sus compromisos comerciales.

2. AIR NOSTRUM y los accionistas de AIR NOSTRUM garantizan que la única empresa dentro del Grupo ILAI que podrá presentarse a futuras licitaciones del contrato de Franquicia de IBERIA, será AIR NOSTRUM. Debe entenderse por franquicia de Iberia todos los vuelos operados con código comercial de IBERIA o cualquiera que lo sustituya.

3. En cualquier caso, el colectivo de pilotos no verá afectadas sus condiciones laborales, reguladas en el convenio colectivo, por las medidas de externalización que se puedan adoptar, salvo acuerdo de la Compañía y la Representación de los pilotos.

4. Mientras exista externalización, no podrán aplicarse al colectivo de pilotos despidos colectivos, despidos objetivos individuales por causas económicas, técnicos, organizativos o de producción, ni suspensiones de contrato de trabajo, ni inaplicaciones del convenio vigente ni modificación sustancial ya sean colectivas o individuales, salvo acuerdo de la Compañía y la Representación de los pilotos.

5. A los efectos de este acuerdo, ambas partes entienden por externalización, la realización de la producción correspondiente al contrato de FRANQUICIA suscrito por AIR NOSTRUM con IBERIA, con medios ajenos, contratando con terceros la misma a través de WET LEASE, FRANQUICIA o de cualquier otra figura.

6. Lo previsto en el punto 4 será asimismo de aplicación si se llegara a incumplir lo previsto en el punto 2 o cualquier de los accionistas o empresas del Grupo ILAI se adjudicase en algún momento la franquicia de Iberia.

### ANEXO E

#### Acuerdo de producción de la franquicia de Iberia Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima Operadora

#### REGULACIÓN DEL WET LEASE IN

La Compañía no podrá recurrir a la externalización con terceros (wet lease in) para realizar la producción de la franquicia de Iberia Líneas Aérea de España, Sociedad Anónima Operadora Por encima del 20% de las rotaciones totales equivalentes dedicadas a operar dicha franquicia ni realizar mediante dicha externalización más del 20% de las horas bloque de la franquicia.

La aplicación del porcentaje referido a las rotaciones totales equivalentes dará un número de aviones y si del cálculo de tal porcentaje resultara una cifra con decimales, el redondeo se aplicará al inmediato entero superior.

La rotación equivalente es la palanca utilizada para transformar las rotaciones de avión del programa comercial, en una unidad que se determina a partir del número de sectores de la rotación y de la utilización del avión (duración).

Se muestra la tabla explicativa con la que se define el criterio.

		Sectores rotación avión diaria		
		<6	6-12	>12
Duración rotación avión diaria (hrs).	<10	0,5	1	1,5
	10-18	1	1	1,5
	>18	1	1,5	1,5

Se muestra la tabla explicativa con la que se define el criterio.

Las unidades de la tabla anterior se refieren a rotaciones equivalentes.

En todo caso, se entiende por terceros cualquier empresa distinta de Air Nostrum, incluidas las participadas por la misma, por cualquiera de sus socios y/o cualquier empresa que forme parte del mismo grupo empresarial o holding al que pertenezca Air Nostrum. Y se entiende por franquicia de IBERIA todos los vuelos operados con código comercial de Iberia o cualquiera que lo sustituya, independientemente del acuerdo o acuerdos contractuales entre Air Nostrum e Iberia (ya sea acuerdo de capacidad, franquicia o cualquier otro). En cualquier caso, las rotaciones equivalentes externalizadas de la franquicia no se podrán operar con aviones de módulo superior a 100 plazas.

La Compañía se compromete a no operar en régimen de wet lease in en la franquicia de Iberia, más aviones reactores que los que opere en régimen de wet lease out.

Ejemplo: Si la compañía tuviera 3 aviones reactores en wet lease out, la Compañía podrá utilizar 3 aviones de reactor en wet lease in para operar la franquicia.

La realización de producción de la franquicia mediante wet lease in de turbohélice atenderá las rutas de Melilla, San Sebastián, OSP Andalucía, sin necesidad de operar wet lease out, con un máximo de cuatro aviones turbohélices para operar estas rutas. Si la compañía decide operar la producción de la franquicia mediante más de cuatro aviones turbohélice en wet lease in, por cada avión a partir del quinto y siguientes se deberá operar un avión de wet lease out. De la misma forma, si la Compañía decide operar en wet lease in de turbohélice rutas de la franquicia que no correspondan a las rutas referenciadas, deberá compensar cada avión de dicho wet lease in con la operación de otro avión de wet lease out.

Ejemplos: Si existen cuatro aviones turbohélice operando la producción de la franquicia en las rutas señaladas en wet lease in, no existirá compromiso de wet lease out.

Si existen cinco aviones turbohélice operando la producción de la franquicia en las rutas señaladas en wet lease in, deberá existir un avión de reactor en wet lease out.

Si existe un avión turbohélice operando la producción de la franquicia no correspondiente a las rutas señaladas en wet lease in, deberá existir un avión reactores en wet lease out.

La comprobación del cumplimiento de los compromisos del presente acuerdo se realizará por año natural estableciéndose como fecha inicial el 1 de enero de 2019, una vez ratificado. Si a la finalización del periodo de cada año natural se acreditara un mayor número de aviones en wet lease in que en wet lease out, la Compañía compensará dicho exceso mediante la minoración correspondiente de dicho wet lease in durante el año natural siguiente.

La unidad de medida para determinar el equilibrio entre el wet lease in y wet lease out en el período de referencia –año natural–, vendrá dado por la suma diaria de rotaciones equivalentes en cada modalidad, dividida entre los 365 días del año correspondiente. A estos efectos no computarán como wet lease in las cuatro rotaciones de Turbohélice que no generan compromiso de wet lease out. Si el resultado da una cifra con decimales, el redondeo se aplicará al número entero inmediato superior.

Al final de cada año natural se sumarán conforme a la operación anterior, de una parte, las rotaciones equivalentes de wet lease in, y, de otra, las correspondientes al wet lease out. En el caso de que exista más wet lease in que wet lease out, las unidades de exceso se compensarán en el cómputo anual del año natural siguiente. A modo de ejemplo:

Suponiendo que el 20% Máximo de externalización arroja 7 wet lease in:

- Resultado anual wet lease in primer año: 7 rotaciones equivalentes.
- Resultado anual wet lease out primer año: 6 rotaciones equivalentes.

Existe un déficit de 1 wet lease out. Para el siguiente año natural la compensación operará en este sentido:

Suponiendo de nuevo que el 20% Máximo de externalización arroja 7 wet lease in:

- Resultado anual wet lease in año siguiente será un wet lease in menos de rotaciones equivalentes del máximo de externalización que le corresponde ese año (7), es decir 6.
- Resultado anual wet lease out año siguiente deberá ser de 7.

Así, se compensa el déficit del año anterior con el superávit del siguiente.

No obstante, si se asignaran más rotaciones de wet lease out, la Compañía podría operar más rotaciones en wet lease in, pero sin exceder el límite máximo del 20% wet lease in en la franquicia de IBERIA.

Se harán comprobaciones trimestrales, a efectos informativos, para lo que la Representación de los Pilotos contará con la información necesaria antes del último día del mes siguiente al trimestre a analizar. Para una planificación estable es necesario trabajar con un horizonte temporal de 12 meses (año natural).

Disposición final única. *Plan de Igualdad.*

La empresa dispone de un Plan de Igualdad único para todos los colectivos de la empresa y que es de directa aplicación al colectivo de Pilotos.

A tal efecto, está constituida una comisión paritaria de igualdad formada por un representante de cada colectivo de la compañía designado por sus representantes legales y en la que por lo que respecta al Colectivo de Pilotos su representante viene designado por el Comité de Pilotos.