I CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA VUELING AIRLINES, S.A. (PILOTOS).

Visto el texto del I Convenio Colectivo de la empresa Vueling Airlines, S.A. (Pilotos) (Código de Convenio n.º 9017920), que fue suscrito con fecha 19 de julio de 2010, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por la sección sindical del SEPLA en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero. Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

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

Madrid, 6 de octubre de 2010. El Director General de Trabajo, José Luis Villar Rodríguez.

I CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA VUELING AIRLINES, S.A. (PILOTOS).

1. Disposiciones generales.

1.1 Ámbito personal y funcional.

El presente Convenio afecta a todos los Pilotos de la plantilla de Vueling, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros Convenios Colectivos.

b) El personal ajeno a Vueling que realice prácticas de vuelo.

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

1.2 Ámbito territorial.

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca a todos los centros y lugares de trabajo que Vueling tenga establecidos o establezca en el futuro respecto a aquellos pilotos de la misma contratados en España. El presente Convenio se aplicará a los pilotos contratados en otros países, siempre y cuando la legislación de dichos países lo permita.

1.3 Ámbito temporal y denuncia.

Una vez registrado por la Autoridad Laboral, el presente Convenio entrará en vigor el día de su firma y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2013, excepto lo siguiente:

Los siguientes conceptos y sólo a efectos económicos, tendrán efectos retroactivos desde el 16 de julio 2009:

Salario Base.

Plus de Responsabilidad de Comandante.

Plus Horas Baremo > 70 horas.

Plus Horas Baremo > 75 horas.

Imaginaria.

Plus de formación y actividad en oficinas.

Plus compensación de variables en vacaciones.

Compensación de variables a reducciones de jornada.

Dietas.

Retribución de garantías sindicales.

El abono de la cantidad resultante de la aplicación de estos efectos retroactivos se realizará como más tarde con la nómina de octubre de 2010. El impago a dicha fecha devengará un interés por mora igual al interés legal del dinero a aplicar sobre la cantidad neta de la que fuera acreedor cada piloto.

Los conceptos Bonus, artículo 14.5, y Paga de Beneficios, artículo 14.11, iniciarán su vigencia en la fecha y condiciones establecidas en dichos artículos y en el Anexo B.

A excepción de la compensación de variables a reducciones de jornada, artículo

15.4, el capítulo 15 –Beneficios sociales– y sólo a efectos económicos tendrá efectos retroactivos desde el 1 de enero de 2010.

Los capítulos 11 y 12 –Programación y Régimen de trabajo y descansos– iniciarán su vigencia el día 1 de octubre de 2010, excepto vacaciones, artículo 11.9, que iniciará su vigencia el 1 de enero de 2011, computándose para ello las puntuaciones generadas por las vacaciones de 2010.

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

Denunciado el convenio por cualquiera de las partes, en los plazos previstos en el párrafo anterior, ambas partes se obligan a iniciar negociaciones en los plazos fijados por la Ley, a fin de alcanzar un nuevo pacto y, en tanto no se alcance acuerdo expreso sobre el siguiente convenio, se aplicará la revisión salarial establecida en el artículo 14.15.

1.4 Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.

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

1.5 Vinculación a la totalidad.

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

1.6 Comisión paritaria de interpretación.

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

La composición de la misma será de tres personas tanto por parte empresarial

como por parte de los representantes de los pilotos.

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

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

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

1.7 Comisión paritaria de seguimiento.

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

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

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

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

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

1.8 Fusiones con otras empresas.

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

1.9 Entrada en servicio de nuevos aviones y desarrollo de nuevos

escenarios de operación.

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

1.10 Regulación de empleo.

La representación de los pilotos para la negociación de lo dispuesto en este artículo será designada por la Sección Sindical de SEPLA, mientras mantenga la representatividad por la que negocia este Convenio.

Durante la aplicación de las medidas de regulación de empleo contempladas en este artículo la realización de vuelos bajo el indicativo «Vueling» mediante medios ajenos, así como la cesión o alquiler de líneas de Vueling a otras compañías, no se podrán realizar, salvo que, por razones de aviones inoperativos, se acuerde su realización con la representación de los Pilotos.

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

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

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

2. Principios informadores.

2.1 Dedicación y títulos.

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

Asimismo, los Pilotos se obligan a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que le correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, realizando todas las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

Vueling se compromete a facilitar a los Pilotos los medios necesarios para la realización del reconocimiento médico Clase 1 y el mantenimiento de la Habilitación de Tipo. Los gastos ocasionados para la obtención y renovación de visados, así como los de renovación de licencias y administración de vacunas necesarios para el normal desempeño de las funciones de los pilotos para Vueling serán por cuenta de la compañía.

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

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

La compañía reembolsará a los pilotos el importe de las cuotas colegiales del COPAC de los mismos mientras esta colegiación sea obligatoria para el desempeño de su profesión de piloto en activo en Vueling.

2.2 Salvaguarda de los intereses de la Empresa.

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

2.3 Servicios a terceros.

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

En los casos en que dicha prestación se realice para una Empresa de Transporte aéreo con conflictos laborables declarados, la prestación de servicios se consensuará con la Representación de los Pilotos.

2.4 Legislación vigente y reglamentos internos.

Para que las operaciones de vuelo de Vueling se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los Pilotos y Vueling se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta, de Avión, circulares operativas o de Dirección. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualquiera otros Reglamentos de Trabajo, Ordenes, Instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de Vueling o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de régimen interior de Vueling podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

La Dirección de Vueling se responsabiliza de facilitar a los Pilotos el acceso a los manuales vigentes de Operaciones, de Ruta y de Avión, así como las revisiones correspondientes de los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes. La compañía facilitará la documentación en formato digital de todos los manuales del avión así como el manual de operaciones. La Compañía asignará a cada piloto una dirección de correo electrónico, con el fin de que reciba cualquier comunicación de la Compañía, incluidas las programaciones de vuelo o circulares, estando obligado el piloto a confirmar su recepción en el momento en que ésta se produzca. El trabajador deberá revisar su correo electrónico como mínimo cada tres días, salvo en los días libres y en vacaciones. Con el mismo fin, la Compañía facilitará teléfono móvil a los primeros pilotos, que estarán obligados a tenerlo operativo los días en que tengan programada actividad, desde 60 minutos antes de la hora de firma, salvo en Madrid y Barcelona que será desde 75 minutos antes

de la hora de firma, durante las escalas y hasta calzos del último vuelo.

2.5 Definiciones.

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

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

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

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

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

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

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

3. Escalafón.

3.1 Situación actual.

Se adjunta a este Convenio, como Anexo C, escalafones técnico y administrativo actualizados a la fecha de firma del Convenio. Cualquier incorporación o cambio que se produzca en fecha posterior se regirá por lo dispuesto en los artículos siguientes.

3.2 Escalafón administrativo.

Los Pilotos con contrato indefinido estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe único de «Pilotos», según el tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía Vueling, según los siguientes criterios:

1.º Mayor periodo de tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la compañía con contrato de piloto, siendo ordenado el de fecha anterior en primer lugar.

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

No se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia voluntaria.

El ingreso de cualquier piloto en Vueling se efectuará a continuación del último piloto del escalafón administrativo. Los periodos trabajados como piloto bajo contratación temporal, se computarán a efectos de determinar la posición en el escalafón administrativo en el momento de la suscripción el contrato indefinido.

3.3 Escalafón técnico.

Los pilotos con contrato indefinido estarán relacionados, por especialidad, según el tiempo transcurrido desde la fecha de la firma del documento definitivo de adscripción a la nueva especialidad. A igualdad de fechas, el segundo criterio de ordenación será la fecha de nacimiento siendo ordenado el de mayor edad en primer lugar. No se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia voluntaria.

Los periodos trabajados como piloto bajo contratación temporal, se computarán a efectos de determinar la posición en el escalafón técnico en el momento de la suscripción el contrato indefinido.

3.4 Publicación de escalafones.

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

4. Ingresos, clasificación y promoción.

4.1 Candidatos y pruebas de ingreso.

Es facultad de la Compañía establecer y decidir todo el proceso de selección y contratación efectivo del piloto hasta su admisión en la Compañía, sin más limitaciones que las que le sean impuestas expresamente por la autoridad aeronáutica.

Los representantes de los pilotos serán informados de los procesos de selección que se lleven a cabo para el colectivo de pilotos, así como de la naturaleza de las pruebas y de los criterios de evaluación, pudiendo formular las sugerencias que estimen oportunas.

4.2 Ingreso.

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

La Compañía determinara el número de vacantes de pilotos.

Los pilotos admitidos lo harán ingresando en el último puesto del Escalafón administrativo, independientemente de su especialidad. La Compañía podrá contratar a pilotos con especialidad de primer piloto, al ingreso de los mismos en la empresa, sólo en los casos en que no existan segundos pilotos con requisitos cumplidos para promocionar a primer piloto. Asimismo, la Compañía podrá acudir a la contratación de servicios externos o contratar pilotos con especialidad de primer piloto, al ingreso de los mismos en la empresa, siempre mediante contrato temporal, cuya duración será la estrictamente necesaria para atender la incorporación de una nueva flota. La Dirección de Operaciones informará con carácter previo a la representación de los pilotos, expresando las razones para dicha contratación.

4.3 Periodo de prueba.

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

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

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

4.4 Contratación.

La contratación en el colectivo de pilotos será principalmente indefinida. No obstante, la realización de los vuelos en las temporadas de Verano, Navidad y Semana Santa, si suponen un aumento sobre la producción del resto del año, podrá ser atendido mediante la contratación temporal, entre otras, por obra o servicio determinado, al amparo del artículo 15.1.a) del Estatuto de los

Trabajadores. Esta contratación temporal no podrá suponer más del 20% de la plantilla total de pilotos. No computarán para este límite los contratos temporales que se suscriban para sustituir a trabajadores con derecho a reserva de su puesto de trabajo.

4.5 Clasificación, categoría, especialidad y niveles.

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

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

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

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

Primeros pilotos	Segundos pilotos
Nivel 1	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 5
	Nivel 6

4.6 Asignación de funciones.

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

La Empresa comunicará al colectivo de pilotos las necesidades de este tipo de

funciones, con el fin de que se tenga en consideración a los posibles voluntarios para ejercerlas.

4.7 Promoción.

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

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

Productividad.

Aptitud técnica habitual.

Permanencia en nivel.

2. Por especialidad, que se define como el cambio de segundo a primer piloto. La promoción de especialidad se producirá en el momento de la firma del documento definitivo de adscripción a la nueva especialidad, devengando el piloto desde ese momento las cantidades correspondientes a su nueva especialidad. La promoción de especialidad podrá dar lugar a cambio de base, que se tomará como voluntario. Son requisitos necesarios los de:

Vacante.

Productividad.

Titulación.

Aptitud técnica superior.

Informe favorable.

Horas de vuelo.

4.8 Requisito de productividad.

A efectos de progresión, todo piloto deberá haber realizado, al menos, el 80% de la media de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de su flota, considerando todo el tiempo de permanencia en su nivel actual. Para la acreditación de este requisito en los pilotos que hayan permanecido en las situaciones de Incapacidad Temporal por accidente laboral, maternidad, paternidad, actividad sindical, reducción de jornada por motivos familiares o actividad de oficina se descontará de dicho tiempo de permanencia los periodos en los que no hayan prestado servicios por dichas razones. Si el piloto no cumpliera este requisito durante el tiempo mínimo de permanencia en su nivel actual, este requisito se cumplirá

cuando realice el 80% de la media de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de su flota durante todo el tiempo de permanencia en el nivel.

4.9 Requisito de aptitud técnica.

Existirán dos tipos de Aptitud técnica:

1. Aptitud técnica habitual.

2. Aptitud técnica superior.

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

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

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

c) En el caso de que el piloto no superase la segunda re-evaluación, la Dirección evaluará si somete al piloto a nuevo periodo de instrucción, o si por el contrario, tal piloto y debido a sus deficiencias de aptitud no puede continuar en la Compañía, siendo causa de finalización de contrato por ineptitud sobrevenida.

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

Las verificaciones de aptitud técnica superior requeridas para poder iniciar el entrenamiento de promoción a primer piloto son las siguientes:

a) Superar una verificación en simulador específica para la promoción a primer piloto. Esta verificación se puede combinar con un OPC/LPC de segundo piloto.

b) Superar dos verificaciones en vuelo realizadas por instructores designados para esta evaluación específica.

En el caso de que un piloto no superase alguna de los requisitos a) o b) anteriores para promocionar a primer piloto, la compañía le facilitará hasta dos oportunidades adicionales para superarlas. El tiempo mínimo desde la verificación inicial hasta la re-evaluación y entre ambas re-evaluaciones, será de un año.

En el caso de que un segundo piloto no superase el entrenamiento o verificación para progresar a primer piloto - Curso de promoción a Comandante - la Compañía facilitará una sola oportunidad más siguiendo el siguiente procedimiento:

a) Si el candidato no superase la verificación de competencia del operador, la Compañía determinará si se le amplían las sesiones de entrenamiento o si se da por suspendido el curso y se aplican los siguientes puntos de este procedimiento. Si el instructor recomienda detener el entrenamiento, por ineptitud técnica del candidato, en alguna de las sesiones previas a la verificación, se considerará que el candidato no ha consumido ninguna oportunidad, a los efectos de los siguientes puntos de este procedimiento, aunque no podrá realizar un nuevo entrenamiento y verificación de promoción a primer piloto hasta que haya transcurrido un año desde la detención del entrenamiento y el candidato haya realizado 500 horas de vuelo adicionales y ello, siempre y cuando exista vacante para promocionar.

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

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

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

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

4.10 Requisito de horas de vuelo.

El mínimo de horas de vuelo para poder promocionar a primer piloto es 3.000. Estas horas son factorizadas según la siguiente tabla:

4.11 Requisito de Permanencia en Nivel.

La permanencia mínima en los niveles será la siguiente:

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

Los pilotos admitidos lo harán ingresando en el último nivel de su especialidad. El segundo piloto que promocione a primer piloto lo hará al nivel 4 de primeros pilotos.

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

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

4.12 Requisito de vacante y preferencia.

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

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

4.13 Requisito de titulación.

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

4.14 Requisito de informe favorable.

Para cubrir las vacantes de primer piloto por promoción será necesario el informe favorable de la Dirección de Operaciones.

4.15 Requisito de confianza.

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

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

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

4.16 Renuncia a la promoción.

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

4.17 Realización temporal de funciones de primer piloto.

La Compañía podrá pactar con los segundos pilotos el ejercicio temporal de funciones propias de la especialidad de primer piloto, por un periodo mínimo de un mes. Durante la realización de dichas funciones, el piloto percibirá la retribución correspondiente a Primer Piloto, en el nivel más bajo. El tiempo durante el que un segundo piloto realice funciones de primer piloto computará para su promoción de nivel económico como segundo piloto, por lo que, finalizado el periodo pactado, el piloto volverá a las condiciones propias de su especialidad de segundo piloto, con la antigüedad técnica y nivel económico acreditados en dicha especialidad. Asimismo, el tiempo durante el que un segundo piloto realice funciones de primer piloto computará para establecer el nivel económico de primer piloto, así como la antigüedad técnica como primer piloto, a aplicarle cuando realice dichas funciones.

4.18 Regresión.

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

La regresión tendrá carácter forzoso cuando disminuya el número de unidades de

una flota determinada o cuando obedezca a la aplicación de un Expediente de regulación de empleo, que suponga un desequilibrio entre el número de primeros y de segundos pilotos. La regresión con carácter forzoso se realizará por orden inverso al escalafón técnico y los afectados percibirán la retribución correspondiente al nivel 1 de la especialidad de segundo piloto. Los pilotos afectados tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente su antigua función.

4.19 Pérdida de capacidad.

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

5. Situaciones en plantilla.

5.1 Pilotos en plantilla.

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

En periodo de prueba.

En comisión de servicio.

Con licencia retribuida.

Con licencia no retribuida

En excedencia voluntaria.

En excedencia forzosa.

En excedencia para el cuidado de hijos

En excedencia para el cuidado de familiares

Reducción de jornada por motivos familiares.

Reducción de jornada por lactancia.

Riesgo por embarazo/lactancia.

5.2 En periodo de prueba.

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

5.3 En comisión de servicio.

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

5.4 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 nacimiento de hijo o enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad, incluidos los del cónyuge. Cuando, con tal motivo, el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.

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.

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

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

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

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

5.5 Con licencia no retribuida.

Los pilotos podrán solicitar licencia no retribuida de una duración máxima de cuatro meses, en bloques de una duración mínima de siete días ininterrumpidos, para asuntos particulares. La empresa podrá conceder la licencia solicitada cuando las necesidades operativas así lo permitan y dando prioridad a las vacaciones anuales reglamentarias. El piloto deberá solicitar esta licencia antes del día 10 del mes anterior a aquél en que desee iniciar la misma. En el supuesto de concurrir varias solicitudes, para el mismo periodo de tiempo, se concederán primero a los que menos veces la hayan solicitado, y en caso de igualdad, por fecha de ingreso en compañía con contrato de piloto, para una misma especialidad, flota y base. La empresa no tendrá obligación de conceder un número mínimo de licencias no retribuidas. Los periodos de licencia no retribuida computarán a efectos de antigüedad.

5.6 Excedencia voluntaria.

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

Durante el tiempo que el trabajador permanezca en excedencia quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto, sin que el periodo en tal situación compute a ningún efecto. El trabajador deberá solicitar el reingreso con una antelación mínima de un mes a la finalización de su excedencia. El trabajador que no solicite el reingreso con el preaviso establecido causará baja definitiva en la

empresa.

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

Si hubiese varios pilotos, la incorporación se producirá de forma que tenga preferencia el piloto, dentro de su especialidad, con mayor antigüedad en el escalafón administrativo. Los pilotos reincorporados deberán someterse a los reentrenamientos e inspecciones que determine la Dirección de Operaciones, y de acuerdo a las normas de la A.E.S.A., a efectos de actualizar y comprobar el mantenimiento de la capacidad técnica del piloto. De no someterse voluntariamente a dicho proceso perderá el derecho a reincorporarse.

5.7 Excedencia forzosa.

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

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

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

5.8 Excedencia para atender al cuidado de hijos.

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

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

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

El periodo en que el trabajador o la trabajadora permanezcan en situación de excedencia, conforme a lo establecido en este artículo, será computable a efectos de antigüedad.

Durante el primer año de excedencia tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reincorporación lo será a una actividad de su misma especialidad. No obstante, cuando el trabajador forme parte de una familia que tenga reconocida oficialmente la condición de familia numerosa, la reserva de su puesto de trabajo se extenderá hasta un máximo de 15 meses cuando se trate de una familia numerosa de categoría general, y hasta un máximo de 18 meses si se trata de categoría especial. Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia la Compañía le facilitará la realización de los cursos o entrenamientos periódicos necesarios para el mantenimiento de la habilitación de tipo que el piloto tuviera en la Compañía. El piloto vendrá obligado a realizar dichos cursos y entrenamientos. En caso de que el piloto no realizara dichos cursos, la Compañía no estará obligada a reingresarle hasta que el piloto acredite ostentar la habilitación de tipo de alguna de las aeronaves de la Compañía. Si para dicha acreditación el piloto debiera realizar un curso de habilitación de tipo o cualquier otro distinto de los ofrecidos por la Compañía durante su excedencia, el coste del mismo será por cuenta exclusiva del piloto.

5.9 Excedencia por cuidado de familiares.

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

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

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

5.10 Reducción de jornada por motivos familiares.

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

La reducción de jornada para los pilotos será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados éstos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral. El piloto deberá solicitar la reducción antes del día 10 del mes anterior a aquél en que desee iniciar la misma. Se podrá formular una sola petición de reducción por año natural y no podrán variarse los términos de la misma durante dicho año.

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

5.11 Reducción de jornada por lactancia.

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

A tal efecto, el piloto que quisiera acogerse a este derecho habrá de presentar en su departamento un certificado de la empresa del otro progenitor, de que éste no está en el uso y disfrute de esta reducción de jornada. Salvo que el piloto solicite

el disfrute mensual de esta reducción de jornada, la misma se disfrutará de forma acumulada e ininterrumpida, una vez el piloto hubiera disfrutado del periodo de vacaciones que hubiere generado durante la previa suspensión por maternidad o paternidad.

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

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

5.13 Preaviso en las situaciones de baja voluntaria.

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

En el supuesto de que el trabajador no observara el plazo de preaviso antes expuesto, la Compañía exigirá y el trabajador vendrá obligado a cumplir el pago de un día de salario por cada día de preaviso no observado, pago compensable en todo caso con las sumas que en el momento del cese 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.

6. Faltas y sanciones.

6.1 Potestad disciplinaria y faltas.

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

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

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

6.2 Faltas leves.

Se consideran faltas leves:

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

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

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

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

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

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

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

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

6.3 Faltas graves.

Se consideran faltas graves:

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

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

3. No comunicar con la antelación debida la falta de asistencia al trabajo, a no ser

que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.

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

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

6. No estar localizado en situación de imaginaria.

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

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

9. La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Faltas muy graves.

Son faltas muy graves:

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

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

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

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

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

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

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

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

9. La trasgresión de la buena fe contractual.

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

11. Cualquier infracción grave de la Legislación de Aduanas.

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

13. Abuso de autoridad por parte del superior.

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

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

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

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

18. El transporte subrepticio de cualquier objeto o mercancía.

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

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

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

6.5 Sanciones.

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

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

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

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

6.6 Expediente disciplinario.

Cuando la Dirección tenga conocimiento de un hecho que revista indicios de constituir falta grave o muy grave, conforme a lo dispuesto en este Convenio Colectivo, se notificará al piloto pliego de cargos, dónde se harán constar los hechos imputados al mismo y la calificación provisional de las faltas que de los mismos se pudieran deducir. El piloto podrá presentar alegaciones y proponer la prueba que considere oportuna, para lo que contará con un plazo de cinco días

naturales desde la notificación del pliego de cargos. Si en dichas alegaciones el piloto manifestara estar afiliado a algún Sindicato con Sección Sindical constituida en la Empresa, o, sin estar afiliado, solicitara la intervención de dicha Sección Sindical, la Empresa vendrá obligada a comunicar el pliego de cargos a dicha Sección Sindical, en un plazo de cinco días naturales desde la notificación del pliego de descargos. A su vez, dicha Sección Sindical dispondrá de un plazo de cinco días naturales desde la notificación del pliego de cargos para formular alegaciones y solicitar la prueba que estime oportuna.

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

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

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

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

El incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto conllevará

la improcedencia de la sanción impuesta.

6.7 Prescripción de las faltas.

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

6.8 Cancelación de antecedentes disciplinarios.

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

a) Las faltas leves, 3 meses.

b) Las faltas graves, 6 meses.

c) Las faltas muy graves, 1 año.

7. Movilidad Geográfica.

7.1 Movilidad Geográfica y Desplazamientos.

La Compañía, de acuerdo a su especial actividad de transporte aéreo y, atendiendo a sus necesidades económicas, de adaptación a las condiciones de mercado, de organización, de expansión o cualquier otro supuesto de similar naturaleza, podrá decidir la mejor forma de distribuir sus recursos humanos en el entorno geográfico en que desarrolla sus actividades o presta servicios a terceros, requiriendo el desplazamiento de sus pilotos. Cuando dichos desplazamientos sean supuestos de movilidad geográfica, según se definen en el artículo 7.4, se aplicarán los términos, condiciones y compensaciones, en su caso, que se establecen en el presente capítulo.

7.2 Base principal.

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

7.3 Base operativa.

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

7.4 Desplazamientos.

Se podrán producir los siguientes supuestos de desplazamiento:

1. Supuestos que no implican movilidad geográfica:

1.1 Línea. Situación de desplazamiento que puede comprender hasta 15 noches continuadas fuera de base.

2. Supuestos que implican movilidad geográfica:

2.1 Destacamento. Situación de desplazamiento de tiempo superior a 15 noches continuadas fuera de base y duración máxima de un año.

2.2 Cambio de Base. Situación de desplazamiento definitivo que a todos los efectos, supondrá y se pacta expresamente así, un cambio de base contractual. Los cambios de base que se produzcan por cambio de flota o por promoción a Comandante se considerarán siempre de carácter voluntario.

Los supuestos de desplazamiento que no implican movilidad geográfica serán todos forzosos, sin compensación económica por ello. Los supuestos de desplazamiento que implican movilidad geográfica, podrán ser voluntarios o forzosos. Los supuestos de desplazamientos que implican movilidad geográfica voluntarios no darán derecho a compensación económica alguna, al considerarse de mutuo acuerdo entre la Compañía y el piloto.

7.5 Compensación a forzosos.

Destacamento:

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

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

Cambio de base:

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

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

3. En concepto de indemnización por los gastos del traslado el piloto percibirá dos salario base y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso, más 1.500 euros.

4. Hotel incluido desayuno durante 15 días.

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

7.6 Asignación de Destacamentos o Cambios de Base.

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

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

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

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

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

Treinta días para los destacamentos.

Sesenta días para los cambios de base.

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

Diez días para los destacamentos.

Veinte días para los cambios de base.

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

Cinco días para los destacamentos.

Diez días para los cambios de base.

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

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

8. Transportes y Alojamientos.

8.1 Medios de transporte.

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

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

Los medios podrán ser propios o suministrados por terceros. Cuando la Compañía elija contratar estos medios a terceros, podrá utilizar el servicio, clase y tarifa que estime conveniente, y así mismo, cuando utilice medios propios y éstos 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

representación de los pilotos, utilizando aeronaves bimotores turborreactores con una capacidad mínima de seis plazas sin incluir asientos de pilotaje.

7. Servicios ferry marítimos, utilizando camarotes individuales.

8. Servicio de alquiler de coches sin conductor. Esta opción será voluntaria para el piloto.

8.2 Liquidación de gastos de transporte y alojamientos.

La Compañía, cuando sea práctica habitual en el medio a utilizar, procurará que todos los gastos de transporte y alojamiento, que deba abonar en virtud de lo pactado en este Convenio, se facturen directamente a la administración de la misma, con el objeto de reducir los trámites administrativos a realizar por los pilotos en sus desplazamientos. En todo caso el piloto vendrá obligado a liquidar los gastos en el lugar, forma y tiempo puntual que designe la Compañía.

8.3 Transporte en base del piloto.

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

La Compañía, cuando el piloto lo solicite expresamente, se hará cargo de los costes de aparcamiento de su vehículo particular en el aparcamiento de empleados del aeropuerto que tenga por base pero en ningún caso en más de un aeropuerto ni para más de un vehículo.

8.4 Transporte fuera de base del piloto.

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

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

8.5 Gastos por accidente.

En caso de accidente «in itinere», los gastos ocasionados por el piloto para completar su regreso a domicilio, incluidos los de un acompañante en caso grave u hospitalización, serán abonados por la Mutua correspondiente. Si la Mutua no se hiciera cargo de dichos gastos, la Compañía adelantará el abono de los mismos, reservándose el derecho a solicitar y obtener su reembolso bien de la Mutua, bien del piloto afectado si finalmente los gastos no correspondieran a un accidente «in

itinere». Los pilotos podrán utilizar los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar los desplazamientos necesarios. Dichos medios serán razonables teniendo en cuenta la naturaleza y lugar del accidente. Los desplazamientos en aerotaxi requerirán autorización previa de la Dirección.

8.6 Alojamientos.

Serán por cuenta de la Compañía los alojamientos en los hoteles para los pilotos en los desplazamientos de trabajo que no impliquen movilidad geográfica. La contratación del alojamiento en los hoteles, incluirá un desayuno.

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.

La categoría de hoteles a utilizar será, siempre que exista disponibilidad, de cuatro estrellas.

Si un piloto tuviere programado un descanso parcial en tierra, tendrá derecho a hotel si el tiempo efectivo de estancia en el mismo, sin contar los desplazamientos, es de tres horas o superior.

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

8.7 Sala de Firmas.

La Compañía habilitará una sala de firmas y descanso, con la debida separación de espacios, en el Aeropuerto de Barcelona.

9. Régimen de comidas.

9.1 Normativa aplicable.

Las comidas de los pilotos deben costearse con las dietas que la Compañía pone a su disposición según el artículo 14.12 del presente convenio. No obstante, teniendo en cuenta la dificultad para el uso efectivo de las dietas, sin alterar las actividades programadas, así como la normativa de seguridad aeronáutica al respecto, la Compañía suministrará a su coste y el piloto tendrá derecho a los siguientes servicios a bordo de las aeronaves operadas por la empresa:

Si el piloto está en actividad, en todo o en parte, durante el periodo desde las 08:00 a las 10:00 hora local le corresponderá un desayuno.

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

Si el piloto está en actividad, en todo o en parte, durante el periodo desde las

20:00 a las 22:00 hora local le corresponderá una cena.

Si el piloto está en actividad, en todo o en parte, durante el periodo desde las 02:00 a las 04:00 hora local le corresponderá un refrigerio nocturno.

En el caso de incrementarse la actividad por cambio en ejecución de la programación y habiéndose previsto previamente la dotación de catering, si por operativa es posible, se hará una nueva provisión que se ajuste a la actividad. Si no fuera posible realizar la nueva dotación, el piloto podrá efectuar la comida correspondiente en tierra, con un límite de 15 euros.

Las diferentes comidas incluirán los siguientes ítems:

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

Comida o cena: 1.º ensalada, 2.º plato (caliente), postre, pan

Refrigerio nocturno: Similar a comida o cena.

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

9.2 Comidas a bordo y respeto horario.

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

9.3 Separación de comidas.

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

9.4 Selección de menús.

La compañía se compromete a proporcionar menús de comida variados, evitando que sean repetitivos al menos durante cuatro días. La representación de los pilotos asesorará a la Compañía respecto a la calidad y variedad de las comidas.

9.5 Compra de elementos del catering por parte de Pilotos.

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

10. Uniformidad e imagen.

10.1 Normas generales.

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

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

El distintivo básico de un copiloto en el uniforme son tres galones. El distintivo básico en un comandante son cuatro galones y estrella de cinco puntas

10.2 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:

Prendas	Cuantía
Abrigo.	1
Americana.	1
Camisa m/c.	2
Camisa m/l.	2
Chaleco reflectante.	1
Corbata negra.	2
Galón.	2
Insignia.	1
Jersey.	1
Pantalón.	2
Zapatos.	1
Maletín.	1
Cinturón.	1

La calidad de las prendas de uniformidad será similar a la de la uniformidad que se facilitaba en Clickair.

Cada prenda del uniforme y accesorios tendrá una valoración en puntos, según se

especifica en la siguiente tabla:

Prenda	Puntos
Abrigo.	217
Americana.	159
Camisa m/c.	47
Camisa m/l.	50
Chaleco reflectante.	6
Corbata negra.	17
Galón.	23
Insignia.	21
Jersey.	43
Pantalón.	70
Zapatos.	65
Maletín.	54
Cinturón.	19

El sistema de uniformidad se regirá por las siguientes reglas:

El maletín de vuelo, con independencia de su puntuación, sólo se repondrá por rotura.

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

Los años posteriores a la entrega de la dotación inicial, la asignación anual de puntos será de 666, si bien el año siguiente a la entrega de la dotación inicial se asignará la parte proporcional de puntos correspondientes al número de meses de permanencia en la empresa durante el año de entrega de la dotación inicial. Los puntos que sobren de un año para otro, en la cuenta de un piloto, no serán acumulables, y no darán derecho, en ningún caso, a su canje por dinero. La uniformidad pertenece a la Compañía, y será devuelta cuando un piloto cause baja, a solicitud de la Compañía. Los pilotos, de acuerdo al número de puntos en su cuenta, podrán equilibrar las prendas y accesorios en la forma que estimen conveniente. Cada piloto se responsabilizará, en todo momento, de ir adecuadamente uniformado. Si un piloto agotase su puntuación, esta circunstancia no le eximirá de ir adecuadamente uniformado, aunque previa

comunicación a la Compañía, podrá comprar, a su coste, prendas adicionales.

A la entrada en vigor de este sistema de uniformidad, la Compañía, para los pilotos que ya cuenten con uniformidad conforme a Convenio, por provenir de la Compañía Clickair, les dotará de los elementos de uniformidad de nueva creación (abrigo, chaleco reflectante, insignia, jersey y maletín). Al resto de pilotos se les dotará de una uniformidad estándar completa. Al resto de pilotos se les dotará de una uniformidad estándar completa. Dicha uniformidad será entregada antes del 1 de noviembre de 2010.

Para el año 2011 la asignación anual de puntos será de 333 para los pilotos de la antigua Vueling.

10.3 Imagen personal.

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

11. Programación.

11.1 Regulaciones.

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

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

11.2 Patrones de programación.

Patrón libre: Se programarán doce días libres mensuales, de los cuales ocho serán programados a elección del trabajador y cuatro a elección de la empresa, excepto en bases con dos o menos aviones que será patrón libre con un mínimo de diez días libres, de los cuales ocho se programarán a elección del trabajador y dos a elección de la empresa. Si existiera un defecto de días libres hasta el total de doce mensuales en las bases pequeñas se compensará con periodos de libranza elegidos por la Empresa a lo largo del año. Adicionalmente, la Empresa programará para todos los pilotos con patrón libre seis días libres más a lo largo del año. De forma transitoria, en caso de imposibilidad de programación de los

días a elegir por el piloto por coincidencia de varios Pilotos, el día libre se programará al piloto o pilotos que determine la Empresa. En el plazo de tres meses desde la firma de este Convenio se acordarán los criterios de asignación en estos casos.

Patrón fijo: Se programará según la siguiente serie continua: un bloque de cinco días de actividad seguido de un bloque de cuatro días libres, seguido de cinco días de actividad, seguido de tres días libres, volviendo a iniciarse la serie. Desde el día 22 de diciembre al 9 de enero la programación de patrón fijo se suspenderá con el fin de repartir los servicios de los días de Navidad entre todo el colectivo de Pilotos, según lo dispuesto en el artículo (día libre). En dicho momento, si fuese necesario, la Empresa podrá modificar la secuencia de programación del patrón fijo con el fin de garantizar una distribución correcta de los días libres. Este patrón no será de aplicación a los pilotos asignados a bases con dos o menos aviones.

La compañía garantizará que tres de los días libres correspondientes a los meses de Diciembre o Enero, según el caso, se programarán en uno de los siguientes periodos:

Del veinticuatro al veintiséis de diciembre.

Del treinta y uno de diciembre al dos de enero.

Del cinco al siete de enero.

El 60 % de los pilotos de cada especialidad y base estarán asignados al patrón libre y el 40 % de los pilotos de cada especialidad y base estarán asignados al patrón fijo. De dichos porcentajes quedan excluidos los pilotos asignados a bases con dos o menos aviones que estarán asignados al patrón libre.

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

11.3 Principios de programación.

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

1. Legalidad: Respetando los límites establecidos por la autoridad aeronáutica a efectos de lograr un entorno de seguridad para Compañía y pilotos.

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.

La programación se hará pública si bien el piloto tendrá la posibilidad de no hacer pública su programación si así lo desea.

11.4 Emisión y seguimiento de la programación.

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

Se confeccionará diferenciando claramente los días libres.

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

Estará compuesto por representantes de la empresa y la representación de los pilotos y se reunirán semestralmente. El comité tendrá las siguientes atribuciones:

1. Velar por el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo anterior.

2. Tendrá acceso a las programaciones de todas las flotas si las hubiese.

3. Tendrá acceso a la estadística que utilice la Compañía para controlar o equilibrar el trabajo realizado por pilotos.

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

11.5 Cambios de servicios.

Los cambios de servicio, que no sean en ejecución, se notificarán con una antelación de 24 horas.

En el caso que no fuera posible cumplir con dicha antelación, el cambio deberá serle notificado al piloto antes de las 22:00 (hora local) del día anterior o hasta 15

minutos después de la hora de calzos si fuese posterior y siempre con la antelación necesaria para respetar el descanso mínimo legal. En este caso de cambio con menos de 24 horas, el cambio no supondrá un retraso en la hora programada de llegada superior a 120 minutos ni un adelanto superior a la hora programada de salida de 120 minutos.

11.6 Cambio de servicio en ejecución.

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

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

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

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

11.7 Compensación por cambios.

Si con motivo de los cambios de servicio, salvo que los cambios obedezcan a cancelaciones de vuelos por motivos ajenos a la operativa de la Compañía, como por ejemplo, cierres de espacios aéreos, huelgas, etc., las horas baremo del mes disminuyeran más de un 7 % respecto a la programación inicial, el piloto percibirá la retribución correspondiente a las horas baremo de la programación inicial disminuidas en un 7 %.

11.8 Retraso de la hora de firma.

La notificación de retraso de la hora de firma sin cambio de servicio se dará con una antelación mínima de 60 minutos sobre la hora programada de firma, salvo en las bases de Madrid y Barcelona, que será de 75 minutos.

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

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

11.9 Vacaciones.

A) Normas generales:

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

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

Del día 1 al día 5 de cada mes.

Del día 6 al día 10 de cada mes.

Del día 11 al día 15 de cada mes.

Del día 16 al día 20 de cada mes.

Del día 21 al día 25 de cada mes.

Del día 26 al día 30 de cada mes excepto el mes de febrero que el bloque abarcará los días necesarios del mes de marzo.

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

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

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

B) Puntuación:

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

Mes	Mes completo	1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30
Enero	6	6	3	0	0	0	0
Febrero	0	0	0	0	0	0	0
Marzo	0	0	0	0	0	0	0
Abril	0	0	0	0	0	0	0
Mayo	6	1	1	1	1	1	1
Junio	18	2	2	2	4	4	4

Julio	x	5	5	5	6	6	6
Agosto	x	6	6	6	5	5	5
Septiembre	18	5	5	4	2	2	0
Octubre	0	0	0	0	0	0	0
Noviembre	0	0	0	0	0	0	0
Diciembre	9	0	0	0	0	6	3

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

Al piloto 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 periodo.

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 el 31 de diciembre de cada año, y serán expuestas en público este día.

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

Los pilotos que cambien de especialidad, arrastrarán en su nuevo puesto, la puntuación que tuvieran en el anterior.

Los pilotos en situación de destacamento tendrán derecho a que se le respeten los periodos voluntarios designados mientras dure esta situación.

C) Peticiones.

Antes del 15 de septiembre la Compañía hará llegar, a cada piloto, el enlace de la página web para la solicitud de vacaciones del año siguiente.

Hasta el 1 de octubre, cada piloto interesado, insertará en el sistema WEB los periodos de vacaciones deseados.

D) Asignación.

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

El 1 de noviembre, la Empresa pondrá a disposición de los piloto, la lista con la asignación de los periodos de vacaciones de cada piloto en base a las solicitudes

recibidas y a la puntuación que cada uno tenga.

Los periodos asignados que no correspondan a los solicitados por los pilotos se considerarán forzosos a los efectos correspondientes.

E) Permutas.

Las permutas que entre dos pilotos de la misma especialidad y base hayan acordado se realizaran por medio del sistema WEB, hasta 1 mes antes de la publicación de la programación del mes del disfrute de las vacaciones. La permuta se hará mediante la aprobación de ambos pilotos por el sistema WEB. Dichas permutas deberán estar supeditadas a la legalidad o causa operativa que no las haga factibles.

Se permitirán las permutas de los pilotos, sea cual fuere la característica de forzoso o no forzoso (voluntario) del o los periodos asignados, siendo por lo tanto posibles las permutas siguientes:

Entre dos periodos forzosos.

Entre dos periodos voluntarios sin penalización de puntos.

Entre un periodo forzoso y otro voluntario.

Entre dos periodos voluntarios con penalización de puntos.

La puntuación del voluntario, si la hubiese, se aplicará a ambos pilotos. Entre dos periodos voluntarios, uno de ellos o ambos 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 periodos asignados a los permutantes.

F) Enfermedad en vacaciones.

Si fijado el periodo vacacional de un piloto éste se encontrara en situación de I.T., en el momento de iniciarse las vacaciones tendrá derecho a un nuevo periodo vacacional, previa entrega de los correspondientes justificantes, y éste será equivalente al tiempo que coincida la situación de I.T. con las vacaciones programadas, cuyo disfrute será fijado por la Compañía, una vez finalizado el periodo de I.T., y dentro del año natural.

Si no fuese posible programar las vacaciones dentro del año natural, por no restar tiempo suficiente entre el alta de IT y el 31 de Diciembre, sólo se recuperará por el periodo que reste hasta dicho 31 de diciembre. En caso de no ser posible por no existir cupo disponible, se disfrutará el periodo en el primer cupo disponible.

12. Régimen de trabajo y descanso.

12.1 Regulaciones.

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

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

12.2 Facultades del comandante.

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

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

12.3 Actividad laboral.

Cualquier función que deba realizar un miembro de la tripulación en relación con la actividad económica de un titular de un AOC. La actividad laboral inmediatamente anterior a la realización de un simulador no podrá ser superior a cinco horas y media, salvo que el piloto lo solicite.

12.4 Período de actividad laboral.

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

12.5 Actividad aérea.

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

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

Cuando los vuelos asignados se cancelan una vez efectuada la firma, la actividad aérea terminará 15 minutos después de la notificación. En este caso, el piloto devengará la dieta que le hubiese correspondido, aunque no haya llegado a efectuar ningún vuelo.

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

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

12.6 Período de actividad aérea.

Tiempo durante el cual una persona desempeña sus funciones en una aeronave como parte de su tripulación; este período se inicia cuando el miembro de la tripulación se presenta para un vuelo o una serie de ellos, siguiendo instrucciones de la Compañía, y finaliza una vez concluido el último de los vuelos en el que el tripulante ha trabajado.

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

12.7 Tiempo de vuelo.

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

12.8 Descanso.

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

El periodo de descanso comenzará quince minutos después de la hora de calzos.

La Empresa no dará avisos durante los periodos de descansos legales.

12.9 Descanso parcial en vuelo.

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

12.10 Descanso parcial en tierra.

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

12.11 Lugar de descanso.

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

12.12 Sector.

El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

12.13 Escala.

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

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

En ejecución, el traslado al hotel o la permanencia en el aeropuerto se coordinará entre OCC y el Comandante, cuando la escala se prevea superior a 5 horas, siendo éste el que tomará la decisión final.

12.14 Vuelos de posición.

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

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

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

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

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

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

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

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

En el supuesto de que en un día determinado, por cancelación de la actividad asignada, el piloto sólo realice vuelos de posición, el 50 % del tiempo de los mismos se computará como tiempo baremo, añadiéndose al total mensual para su retribución.

12.15 Imaginaria.

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

La imaginaria finaliza cuando empieza la actividad asignada.

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

La duración máxima de la imaginaria será de 24 horas.

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

El tiempo de presentación será de 60 minutos, a excepción de Madrid y Barcelona que será de 75 minutos.

12.16 Día franco de servicio.

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

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

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

12.17 Día libre.

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

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

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

12.18 Día de reconocimiento médico.

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

13. Garantías sindicales.

13.1 Reconocimiento.

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

por la que negocia este Convenio.

La Empresa reconoce el derecho de la Sección Sindical a nombrar cinco delegados sindicales, más dos suplentes.

13.2 Crédito horario.

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

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

Se incluirán en la programación los 5 días solicitados, teniendo en cuenta que se programará como una actividad con hora de inicio a las 9:00 hora local y finalización a las 17:00 hora local, respetando los descansos correspondientes en relación con las actividades que se programen los días previos y posteriores al día de actividad sindical.

13.3 Retribución.

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

a. Se considerarán realizadas 8 horas baremo, que se añadirán a las realizadas mensualmente, para su retribución.

b. Dieta: una internacional.

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

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

La media de la flota a que pertenezca el piloto.

Para ello la compañía se compromete a facilitar a la sección sindical el extracto mensual de las horas voladas por la media de la flota, así como la publicación mensual de la programación de todos los pilotos de la compañía.

13.4 Acumulación de créditos horarios.

Se acuerda que los créditos horarios devengados por los delegados sindicales se podrán acumular para su disfrute en el delegado o delegados que la Sección Sindical determine. Esta acumulación se hará sobre los créditos mensuales, sin que quepa la acumulación del crédito no utilizado de un mes para otro. La retribución de variables a percibir por el piloto que disfrute el crédito acumulado será la mayor de las siguientes cantidades:

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

La media mensual de variables percibida por los pilotos de la flota a que pertenezca el piloto.

La sección sindical comunicará la acumulación en los primeros 10 días del mes anterior al que se refiera la acumulación, designando qué delegados ceden su crédito y qué delegados los acumulan, así como la fecha de disfrute.

13.5 Billetes.

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

13.6 Sigilo profesional.

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

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

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

14. Retribuciones.

14.1 Número de pagas y cantidades.

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

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

Todas las cantidades fijas se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes correspondiente, excepto el bonus, que se devengará y será satisfecha en las fechas y términos establecidos en el Anexo B. Todas las cantidades variables, excepto la paga de beneficio, que se devengará y será satisfecha en las fechas y términos establecidos en el Anexo B, se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes siguiente.

14.2 Conceptos retributivos y compensatorios.

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

1. Retribuciones:

1.1 Retribuciones de cantidad fija:

1.1.1 Salario Base.

1.1.2 Plus Responsabilidad Comandante.

1.1.3 Bonus.

1.2 Retribuciones de cantidad variable:

1.2.1 Plus Horas Baremo > 70 horas.

1.2.2 Plus Horas Baremo > 75 horas.

1.2.3 Imaginaria.

1.2.4 Plus de formación y actividad en oficinas.

1.2.5 Plus compensación variables en Vacaciones.

1.2.6 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.

1.2.5 Pagas de Beneficios.

2. Compensaciones:

2.1 Dietas.

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

14.3 Salario base.

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y retribuirá la actividad de los pilotos, incluidas las primeras 70 horas baremo mensuales.

14.4 Plus de Responsabilidad de Comandante.

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

14.5. Bonus.

Aquellos primeros pilotos, de nivel 1, que acrediten cinco años en la especialidad de primer piloto devengarán una paga anual según se especifica en el Anexo B. Para el año natural en el que el piloto alcance los cinco años en la especialidad la cuantía del bonus a abonar, si procede, será proporcional al tiempo transcurrido entre la fecha en que se hayan completado los cinco años y el final del año natural. Esta paga entrará en vigor en el año 2010, y si se produjera su devengo, se abonaría dentro del primer trimestre del año siguiente.

14.6 Pluses de horas baremo.

Se define como tiempo baremo el resultado de multiplicar la duración del tiempo bloque comercial del sector por el coeficiente de 1,2. El tiempo bloque comercial será el que defina la Compañía en su programa comercial para un determinado sector.

Plus de horas baremo superiores a 70,01 horas y hasta 75,00 horas mensuales.

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 70 horas y hasta las 75 horas.

Plus de horas baremo superiores a 75,01 horas mensuales.

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 75 horas.

14.7 Imaginaria.

Será una cantidad especificada en el anexo A y se abonará por cada imaginaria iniciada, con independencia de otras retribuciones que pudieran corresponder por la actividad que le fuera asignada.

14.8 Plus de formación y actividad en oficinas.

Los días en que el piloto asista a cursos de formación, simuladores o actividad en oficinas a requerimiento de la Compañía, recibirá una cantidad diaria de 85 euros

14.9 Plus de compensación de variables en Vacaciones.

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

14.10 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.

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

Type Rating Examiner (TRE): El instructor percibirá por cada simulador impartido la cantidad fijada en tablas (750 €). Si el Instructor no hubiera realizado un mínimo de treinta y tres simuladores anuales, se le compensará mediante el abono del plus correspondiente a los simuladores que faltaran para alcanzar dicho mínimo.

Type Rating Instructor (TRI): El instructor percibirá por cada simulador impartido la cantidad fijada en tablas (650 €). Si el Instructor no hubiera realizado un mínimo de veintidós simuladores anuales, se le compensará mediante el abono del plus correspondiente a los simuladores que faltaran para alcanzar dicho mínimo.

Line Training Captain (LTC): El instructor percibirá por cada hora de

entrenamiento impartida la cantidad fijada en tablas (50€), sin que se garantice ningún mínimo.

Instrucción en tierra: El instructor percibirá por cada día de instrucción impartida la cantidad fijada en tablas según su especialidad (150€/primer piloto, 115 €/segundo piloto), sin que se garantice ningún mínimo.

14.11 Paga de beneficios.

Se establece una paga de beneficios anual no consolidable, cuyo devengo y cuantía se establecen en el anexo B.

Esta paga entrará en vigor en el año 2010, y si se produjera su devengo, se abonaría dentro del primer trimestre del año siguiente.

14.12 Dietas.

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

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

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

Se devengará una dieta normal según las siguientes reglas:

Caso 1. Los días de vuelo.

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

Caso 2. Los días de permanencia íntegra fuera de base, principal u operativa.

Se devengará una dieta.

Caso 3. Los días en que se realicen vuelos de posición.

Se devengará una dieta.

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

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

14.13 Pagas Extraordinarias.

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

14.14 Media de la flota.

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

14.15 Revisión salarial.

Para el año 2010 y siguientes de vigencia del convenio, se revisarán los conceptos retributivos, compensatorios y beneficios sociales con el IPC previsto en los presupuestos generales del estado, o referencia equivalente, para la anualidad en cuestión. Posteriormente, dicho IPC previsto será regularizado, con carácter retroactivo al comienzo del año natural, tanto al alza como a la baja, al final de la anualidad, con el IPC real de dicha anualidad.

Si el IPC previsto fuera negativo, no se revisarán las tablas al inicio de la anualidad, si bien se revisarán con el IPC real de dicha anualidad, siempre que no fuera negativo.

15. Beneficios sociales.

15.1 Seguros.

La Compañía, para los pilotos, contratará y asumirá el coste, hasta un límite de 1.838 euros anuales para primeros pilotos y 1.488 euros anuales para segundos pilotos, los siguientes beneficios sociales: Seguro de Pérdida de Licencia, Seguro de vida, Seguro Médico y Plan de Pensiones.

El Piloto podrá decidir si la cuantía que le corresponde se dedica a uno o varios beneficios de entre los ofrecidos.

15.2 Complementos en situación de Incapacidad Temporal.

1. Para aquellos procesos de Incapacidad Temporal (IT) derivados de contingencias profesionales, el trabajador percibirá, a cargo exclusivo de la empresa, un complemento a su prestación de Seguridad Social que le garantice la percepción del 100% de su salario base y Plus de Responsabilidad de

Comandante, en su caso, durante todo el tiempo que dure el proceso de IT.

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

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

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

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

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

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

15.4 Compensación de variables a reducciones de jornada.

En los meses de reducción de jornada por motivos familiares, regulados en el artículo 5.10, para el cálculo de la retribución variable por horas baremo, los límites de horas baremo serán rebajados en la proporción de la reducción de jornada.

15.5 Compensación de variables en licencias no retribuidas.

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

15.6 Pérdida de licencia.

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

16. Política de billetes gratuitos y con descuento.

16.1 Beneficios de vuelos.

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

Se entenderá por billete el emitido para una sola persona, para un solo trayecto y en un solo sentido, ida o vuelta, así, por ejemplo, si se realiza un viaje haciendo escala en un punto intermedio se computará como dos billetes. Todos los billetes serán nominativos, no estando permitidos los cambios de pasajeros, de destino, ni de fecha de vuelo.

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

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

16.2 Tipos de billetes.

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

1. Billetes con asiento reservado (Positive Space):

Los pilotos y sus beneficiarios tendrán derecho a 16 billetes por año con asiento confirmado a libre disposición. Los billetes en Positive Space sólo pueden disfrutarse mientras se es empleado de la compañía. Las personas que dejen la compañía perderán los derechos sobre los Positive Space pendientes.

La compañía reservará en la medida de lo posible un número de plazas para Positive Space dependiendo del destino y temporada. No obstante en períodos de

temporada alta, por ejemplo Navidad, Semana Santa y Verano en general no será posible disfrutar este beneficio. El pago de las tasas será siempre a cargo del empleado.

2. Billetes sin asiento reservado (Standby):

El billete en Standby se caracteriza por qué no confirma la plaza en el vuelo solicitado, es decir que solo se podrá viajar si quedan plazas disponibles en dicho vuelo.

Cada Piloto tendrá acceso a un número ilimitado de billetes por año sin asiento confirmado, para él y sus beneficiarios.

Los billetes en Standby sólo pueden disfrutarse mientras se es empleado de la compañía. Las personas que dejen la compañía perderán los derechos sobre los Standby pendientes. La Compañía se reserva el derecho de limitar días y vuelos según disponibilidad, con el objetivo de equilibrar este beneficio con las oportunidades reales de venta de billetes.

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

3. Beneficiarios y su designación.

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

16.3 Tratamiento fiscal.

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

16.4 Responsabilidades.

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

Todos los pilotos se harán responsables de comunicar las condiciones de las

reservas y de sus peculiaridades a las personas que hagan uso de sus billetes y responderán personalmente ante la compañía de las incidencias provocadas tanto por él como por sus beneficiarios.

16.5 Acuerdos con otras compañías.

La compañía se compromete a negociar acuerdos con otras compañías para poder disfrutar de descuentos especiales en billetes.

Se constituirá una Comisión Paritaria entre la Empresa y la Representación de los Pilotos de seguimiento de estos Acuerdos. La representación de los pilotos será designada por la Sección Sindical de SEPLA, mientras mantenga la representatividad por la que negocia este Convenio

16.6. Carácter transitorio.

Las partes acuerdan que lo dispuesto en el presente capítulo tiene carácter transitorio, hasta que por la Compañía se establezca el régimen de billetes para todo su personal, que sustituirá a lo aquí establecido.

17. Igualdad.

17.1 Plan de Igualdad.

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

Con la finalidad de evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre hombres y mujeres, se elaborará un Plan de Igualdad en los términos regulados en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. La Comisión Negociadora del presente convenio, se compromete a crear una Comisión de igualdad integrada por tres miembros de cada una de las partes firmantes del mismo, con el objetivo de analizar y debatir un Plan de igualdad de la compañía durante la vigencia del presente Convenio.

18. Flight Data Monitoring.

En el plazo de tres meses desde la firma de este Convenio, la Comisión Negociadora del mismo se compromete a elaborar de mutuo acuerdo la regulación de los programas de análisis de datos de vuelo.

Disposición adicional única.

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

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

Anexo A. Tablas Salariales.

Anexo B. Retribuciones vinculadas a resultados.

Anexo C. Escalafones a la firma de Convenio.

Anexo D. Tabla de permanencia según disposición transitoria artículo 4.11.

Anexo B. Retribuciones ligadas a resultados.

1. Paga de beneficios.

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

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

SFM × 100% × A%.

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

SFM × (70% × A% + 30% B%)

La Base de Cálculo es el Salario Fijo Mensual del piloto (Salario Base y Plus de de Responsabilidad de Comandante, en su caso), en adelante SFM.

Siendo A un objetivo corporativo (Ligado a Ebitdar) y B un objetivo específico de la Unidad (Puntualidad). Las ponderaciones de ambos subobjetivos son del 70% y 30%, respectivamente, para primeros pilotos que ejercen la Comandancia y del 100% del subobjetivo A para segundos pilotos y primeros pilotos que no ejerzan la Comandancia.

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

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

A. Obtención Margen de Ebitdar de Referencia.

Cálculo del coeficiente a		
Tramos ebitdar margin		Valor de a en %
	>	
18%	20%	50%
20%	21%	60%
21%	22%	70%
22%	24%	80%
24%	25%	90%
25%	26%	100%
26%	28%	110%
28%		120%

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Bonus Primer Piloto senior.

La fórmula de cálculo y las condiciones de aplicación del bonus recogido en el artículo 14-5 del presente Convenio se definen como sigue:

Será de aplicación para aquellos pilotos que acrediten cinco años en la especialidad de primer piloto y supone el devengo de un Bonus complementario en porcentaje aplicable a un «importe de referencia» para cada ejercicio e igualmente consolidable de acuerdo con el sistema de aplicación temporal que se detalla a continuación.

Definiciones:

Importe de referencia para 2.010: 3.950 euros, en adelante IR. Para 2011 y siguientes este importe será actualizable en función de IPC del año de referencia.

Resultado del Ejercicio antes de impuestos: EBT.

2-1 Cobro del Bonus anual.

Si EBT > 0, se cobra el 100 % de I.R., pudiendo consolidarse como salario de acuerdo con lo previsto en el punto siguiente.

Si EBT < 0; no se cobra ningún importe.

2-2 Consolidación:

Las condiciones de consolidación de dicho bono revisable son las siguientes:

Alcanzado el segundo ejercicio económico con EBT > 0 (dos años de cobro de bonus) se consolida el 25% de IR.

Al tercer ejercicio económico con EBT > 0 (tres años de cobro de bonus) se consolida el 50% de IR.

Al cuarto ejercicio económico con EBT > 0 (cuatro años de cobro de bonus) se consolida el 75% de IR.

Al quinto ejercicio económico con EBT > 0 (cinco años de cobro de bonus) se consolida el 100% de IR.

En ningún caso la suma del importe consolidado y el del bonus será superior a 3.950 euros o su valor revisado al IPC real.

La consolidación, si procede, se reflejará en tablas como un concepto retributivo independiente «Bonus consolidado», que corresponderá a los pilotos que cumplan los requisitos del artículo 14.5.

Cuando se consolide el 100 % de bonus, dicho concepto desaparecerá y su importe se integrará en el salario base anual de los primeros pilotos, nivel 1, con cinco años acreditados dentro de la especialidad.

Anexo C. Escalafones a la firma de Convenio.

Las partes se comprometen a publicar los dos escalafones regulados en el presente Convenio antes del 15 de septiembre de 2010.

Anexo D. Asignación de niveles para pilotos indefinidos en plantilla a la firma del Convenio, según disposición transitoria artículo 4.11.

Primeros Pilotos:

Antigüedad técnica < 1 año: N4.

1 año < antigüedad técnica < 2 años: N3.

2 años < antigüedad técnica < 3 años: N2.

Antigüedad técnica > 3 años: N1.

Segundos Pilotos:

Antigüedad técnica < 1 año: N4.

1 año < antigüedad técnica < 2 años: N3.

2 años < antigüedad técnica < 3 años: N2.

Antigüedad técnica > 3 años: N1.

En el caso de que la aplicación individual del presente Anexo supusiera una pérdida económica respecto a la situación que correspondería, en la especialidad que ostente el piloto, de aplicar la progresión existente antes de la firma de este Convenio, la Compañía abonará dicha diferencia mediante un concepto ad personam, compensable y absorbible por los efectos económicos de la progresión regulada en este Convenio.

La compañía informará a cada piloto de su nivel económico, así como de sus expectativas de progresión, sometidas al cumplimiento de los requisitos establecidos para los cambios de nivel.