

**792**

*RESOLUCIÓN de 21 de diciembre de 2007, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el IV Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, S.A.*

Visto el texto del IV Convenio Colectivo de Pilotos de la empresa Spanair, S.A. (código de Convenio n.º 9007480), que fue suscrito, con fecha 16 de agosto de 2007, 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 Sindicato Español de Pilotos de Aviación (SEPLA), en representación de los trabajadores afectados, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción 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, 21 de diciembre de 2007.—El Director General de Trabajo, Raúl Riesco Roche.

## IV CONVENIO COLECTIVO DE PILOTOS DE SPANAIR

### PREÁMBULO

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

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

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

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

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

### CAPÍTULO I

#### Disposiciones generales

##### Artículo 1. *Ámbito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los centros y dependencias de trabajo que la empresa «Spanair, Sociedad Anónima», tenga establecidos o pueda establecer en el futuro, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

Toda referencia que en adelante se realice utilizando términos como «la Empresa», «la Compañía», «el Operador» o «Spanair» sin perjuicio de otros similares, para definir al empleador, y siempre que no se especifique lo contrario, se entienden referidos exclusivamente a Spanair, S.A.

##### Artículo 2. *Ámbito personal.*

El presente Convenio afecta a todos los trabajadores contratados por la Compañía para prestar servicios en el territorio nacional o en el extranjero, en plantilla de Spanair, encuadrados en los grupos de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Igualmente, será de aplicación a los Pilotos en situación de pérdida de licencia en activo en tierra en los términos establecidos en el Anexo VIII del presente Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

1. 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, o Convenios Colectivos.

2. El personal ajeno a Spanair que realice prácticas de vuelo.

3. El personal que ingrese en la compañía, en función de Título Aero-náutico, recogido en el Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

4. Pilotos en formación no vinculados laboralmente a Spanair, contemplados en el artículo 133.

##### Artículo 3. *Ámbito temporal.*

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

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

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

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

Se considerará prorrogado tácitamente el presente Convenio por un período de doce meses si, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento, no ha sido denunciado en todo o en parte por alguno de los firmantes, excepto en aquellas materias en que las partes convengan otra cosa.

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

##### Artículo 4. *Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.*

Las mejoras introducidas por el presente Convenio compensarán y absorberán las condiciones económicas que vinieren percibiendo los Pilotos, ya sea por concesión voluntaria, aplicación de normas o acuerdos pactados o disposiciones legales, siempre y cuando aquéllas, en su conjunto y en cómputo anual, sean más beneficiosas para los Pilotos. Análogamente, podrán absorber las mejoras que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro y cuya aplicación resulte más ventajosa o beneficiosa para los pilotos.

Las condiciones personales disfrutadas por los Pilotos, con carácter «ad personam», cuantitativamente no se superpondrán en exceso a las condiciones económicas introducidas por el presente Convenio, quedando cuantitativamente englobadas en los montantes pactados como retribuciones en el mismo, con independencia de su origen, denominación o cuantía.

##### Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan vinculadas a su cumplimiento en su totalidad.

Si durante el proceso de registro, la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Negociadora deberá reunirse para considerar si cabe tal modificación, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio, o si, por el contrario, la modificación de tal o tales cláusulas obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieran otorgado.

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

##### Artículo 6. *Interpretación.*

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia en cuestión a la Comisión Paritaria de Interpretación y Aplicación, que deberá emitir informe por escrito sobre el asunto de que se trate, sin perjuicio de que, caso de no estar la empresa o el trabajador (o en su representación, la representación de Pilotos) de acuerdo con la solución dada, se someta el mismo a la jurisdicción de trabajo o a la autoridad administrativa laboral según las respectivas competencias.

#### Artículo 7. *Comisiones de interpretación y técnica.*

##### Comisión Paritaria de Interpretación:

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

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

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

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

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

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

##### Pacto de Estabilidad:

Las partes se comprometen, hasta el 31 de diciembre del 2010, a que en el caso de plantear medidas de conflicto colectivo derivado de la aplicación o interpretación del Plan Estratégico, anexo XVII, a acudir previa y obligatoriamente a la Comisión Paritaria del Convenio, al objeto de plantear las reclamaciones o reivindicaciones que motiven estas medidas, para su tratamiento durante un período de sesenta días contados desde la solicitud de reunión, por cualquiera de las partes, de la Comisión Paritaria.

##### Comisión Técnica:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### Reuniones mensuales ordinarias Dirección/representación de Pilotos:

A la vista de la necesidad de diferenciar y tratar de forma separada asuntos propios de la «Comisión Paritaria de Interpretación», de otros para los que no es competente dicha Comisión, se acuerda tratar distintos asuntos, en función de su naturaleza, en distintas reuniones, bien realizando éstas de

forma consecutiva, pero diferenciando claramente los asuntos y levantando actas independientes, por revestir distinto valor normativo.

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

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

#### Artículo 8. *Readaptación de Pilotos.*

Si por incorporación a la compañía de aviones de nueva tecnología, alguno de los Pilotos no se adaptara, la empresa lo mantendrá en la flota de donde provenga si existe, o en una que pueda desarrollar sus funciones de Piloto.

Si no existiese posibilidad de emplear al Piloto en un puesto dentro de su categoría laboral, la empresa procurará asignarle otro distinto, incluso en tierra, si bien, en este caso y aun conservando su categoría y antigüedad, el Piloto pasará a percibir sus haberes en la cuantía que el nuevo puesto tenga asignada.

## CAPÍTULO II

### Principios informadores

#### Artículo 9. *Deberes, dedicación y títulos.*

Los Pilotos tendrán como deberes básicos los siguientes:

1. Cumplir con las obligaciones concretas de su puesto de trabajo, de conformidad a las reglas de la buena fe y diligencia.
2. Observar las medidas de seguridad e higiene que se adopten.
3. Cumplir las órdenes e instrucciones del empresario en el ejercicio regular de sus facultades directivas.
4. No concurrir con la actividad de la empresa, en los términos establecidos en el artículo 11 del presente Convenio.
5. Contribuir a la mejora de la productividad.
6. Cuantos se deriven, en su caso, de los respectivos contratos de trabajo.

Asimismo, los Pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la compañía «Spanair, Sociedad Anónima», y a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que les correspondan por contrato individual o Convenio Colectivo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

De igual forma, los Pilotos deberán realizar los cursos de calificación tipo, o de diferencias, refresco o entrenamiento, que Spanair considere necesarios, de acuerdo con la legislación vigente, a fin de mantener un alto grado de competencia profesional para el manejo de aeronaves o nuevos tipos de éstas.

Con ocasión del desempeño de su actividad profesional deberán llevar a cabo con la debida diligencia las tareas de elaboración de documentación y/o administrativas que aquélla haga necesarias y que hayan sido establecidas por la empresa.

La compañía, sin olvidar la responsabilidad del Piloto en esta materia, mantendrá el control de la fecha de vencimiento de los títulos y licencias, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados. Los gastos de esta documentación así como los de obtención y renovación de visados, pasaportes y demás documentos (vacunas, etc.) que pudieran ser necesarios para el desempeño de los servicios de los pilotos, serán por cuenta de la Compañía.

Los Pilotos admiten la composición de la tripulación auxiliar que Spanair designe para sus vuelos, tanto en aviones propios como ajenos, siempre que los miembros de aquélla reúnan los requisitos y titulaciones exigidos por la autoridad aeronáutica para sus respectivos puestos de trabajo, y éstos actúen de conformidad con las normas establecidas en el Manual Básico de Operaciones (OM), de Spanair, en cuanto a las obligaciones para con la tripulación técnica.

#### Artículo 10. *Salvaguarda de los intereses de la compañía.*

Los Pilotos, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de Spanair como propios, tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta le confíe, y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas o bienes, del prestigio de la compañía o de sus resultados económicos, teniendo en cuenta en cualquier caso las normas de seguridad aérea.

#### Artículo 11. *Pacto de no concurrencia.*

Los Pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida de transporte aéreo, salvo autorización expresa de Spanair y

sin perjuicio de lo establecido en los artículos 51 y 52 del presente Convenio Colectivo, respecto al piloto en situación de excedencia.

#### Artículo 12. *Servicios a terceros.*

En el supuesto de que Spanair contrate sus aviones a otra compañía aérea para operar en régimen de alquiler de la aeronave en condiciones operativas incluyendo la tripulación técnica (wet lease), será de aplicación lo dispuesto en el presente Convenio en materia de manutención a bordo, transporte y alojamiento.

Asimismo, la compañía podrá asignar servicios de vuelos a sus Pilotos en aviones de otras compañías aéreas, salvo en situaciones de huelga legal, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

1. En aviones bajo pabellón español, en vuelos con indicativo Spanair, no pertenecientes a Spanair, en régimen de alquiler o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.

2. En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios.

En situaciones de huelga legal de los pilotos de una compañía aérea, y previa petición formal por la representación de Pilotos, Spanair rechazará operar vuelos de dicha compañía con indicativo de la misma.

En casos especiales, en los que, por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios sea aconsejable el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc., se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la representación de Pilotos y Spanair, en la parte que les afecte.

#### Artículo 13. *Régimen de vida.*

Los Pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo. Spanair se obliga a proporcionar condiciones de trabajo tales que sean adecuadas a dichas exigencias profesionales.

#### Artículo 14. *Pacto de permanencia.*

En el caso de que un Piloto resolviese por voluntad propia, o por despedido declarado procedente en sentencia judicial firme, su relación laboral con «Spanair, Sociedad Anónima», dentro del plazo de dos años contados a partir de la fecha de terminación de curso de calificación de tipo o de especialización realizados con cargo a la empresa, vendrá obligado a abonar a Spanair una indemnización.

Para determinar la cuantía de dicha indemnización, se dividirá el importe del curso entre veinticuatro (los meses equivalentes), obteniéndose así una cuota mensual. El Piloto estará obligado a abonar tantas cuotas mensuales como meses falten para cumplir dos años desde su terminación del curso.

Se entienden por costes o gastos a rembolsar los siguientes:

1. Coste del curso en sí, entendiéndose por tal los correspondientes a claves, instructores, simulador, formación y material de estudio.

2. Coste de los vuelos de entrenamiento e inspección, tanto directos como indirectos.

3. Gastos de desplazamiento, transporte, alquiler de vehículos, alojamiento y manutención, así como dietas.

La compañía se compromete a acreditar, a requerimiento del Piloto, la documentación que demuestre la realidad de los gastos en que aquélla haya incurrido en su formación.

#### Artículo 15. *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para que las operaciones de vuelo de la compañía Spanair se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Pilotos y la compañía se comprometen de manera muy especial, al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los manuales de operaciones, de ruta y de avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso a cualesquiera otros reglamentos de trabajo, órdenes, instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la compañía o sus representantes dentro de su competencia.

En cualquier caso, ningún manual o norma de régimen interno de la compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Asimismo, la Dirección de la compañía se responsabiliza de facilitar a los Pilotos acceso a sus expedientes técnicos y a sus informes sobre inspecciones así como a los manuales de operaciones (en cualquiera de sus partes), de ruta, de tripulantes de cabina de pasajeros, así como las revisiones correspondientes a los mismos, y que dichos manuales figuren a

bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones que les sean de aplicación.

#### Artículo 16. *Desempeño de cargos y funciones.*

El desempeño de cargos y/o funciones establecidos por la empresa, distintos de las propias del pilotaje, tendrá carácter voluntario y supondrá la aceptación, por parte del piloto que los ejerza, de las condiciones laborales establecidas para las mismas.

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

La compañía informará a la representación de Pilotos de la gratificación que cada cargo tenga asignada.

#### Artículo 17. *Régimen de turnos.*

El Piloto, y debido al peculiar tipo de trabajo a desarrollar, deberá acomodarse a los turnos que le sean confeccionados por la empresa, sin que ello le permita reclamar cantidad extra alguna pues en base a ello ha sido establecida la remuneración.

#### Artículo 18. *Regulación de empleo.*

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

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

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

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

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

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

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

Durante la vigencia del Plan Estratégico, es decir, hasta el 31/12/2010, la empresa Spanair mantendrá el empleo y los derechos laborales de todos los Tripulantes Pilotos fijos de la plantilla actual, comprometiéndose a no realizar extinciones contractuales dentro del colectivo de Pilotos por las causas reguladas y determinadas en los artículos 51 y 52 c) del Estatuto de los Trabajadores y concordantes.

A los efectos expuestos, Spanair no presentará expediente de regulación de empleo, ni llevará a cabo despidos objetivos que afecten a los Pilotos durante la vigencia del Plan Estratégico.

Se hace salvedad expresa de la obligación que la empresa contrae bajo el anterior párrafo, de todas aquellas consecuencias de sucesos de fuerza mayor o fuera del alcance y control de la Compañía.

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

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

## CAPÍTULO III

## Disposiciones de desarrollo

## SECCIÓN 3.01 DEFINICIONES

Artículo 20. *Alcance de las definiciones.*

Con el fin de desarrollar las definiciones establecidas en la normativa vigente y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en este capítulo las definiciones de los distintos Pilotos, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo, prevaleciendo esta redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito temporal.

Artículo 21. *Tripulación.*

Conjunto de Pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de Spanair para la realización de servicios de vuelo.

Durante la realización del servicio actúan directamente a las órdenes del Comandante, al que auxilian, ayudan y asesoran, en el cumplimiento del servicio que les está encomendado.

Artículo 22. *Piloto.*

Se entiende por Piloto quien se halle legalmente capacitado para ejercer funciones de pilotaje en vuelos comerciales.

## SECCIÓN 3.02 CATEGORÍAS

Artículo 23. *Primer Piloto.*

Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes, que le acreditan como tal, y encuadrado en el grupo laboral y categoría correspondiente a quien Spanair ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje a bordo de sus aeronaves.

Artículo 24. *Segundo Piloto.*

Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes, que le acreditan como tal, y encuadrado en la categoría correspondiente, a quien Spanair ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de Copiloto a bordo de sus aeronaves, auxiliando al Comandante y sustituyéndole en caso de ausencia o incapacidad grave manifiesta.

## SECCIÓN 3.03 FUNCIONES

Artículo 25. *Comandante.*

Primer Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa libre y expresamente la Dirección de Spanair para ejercer el mando.

Para la remoción de un Piloto 1.º de sus funciones como Comandante se estará a lo dispuesto en el anexo XIII del presente Convenio

Artículo 26. *Copiloto.*

Piloto distinto del Comandante, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que habiendo sido considerado apto por la Dirección de operaciones para el desempeño de la función de pilotaje como Copiloto a bordo de sus aeronaves, colabora en las funciones de pilotaje con el Comandante y le sustituye en el mando en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

Artículo 26 bis. *Piloto de Relevo en Crucero.*

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

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

La experiencia mínima y el entrenamiento requerido para que un Piloto no Comandante pueda actuar como Piloto de Relevo en Crucero es el que se define en el OM parte A, punto 2.5.B-1, de la Compañía. Para poder realizar sus tareas el candidato deberá haber superado satisfacto-

riamente el curso de formación y verificaciones pertinentes demostrando suficiente destreza y práctica en aquellos procedimientos que normalmente no son de su responsabilidad.

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

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

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

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

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

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

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

Ambas partes se comprometen a revisar este límite en el caso que el volumen de vuelos que exijan esta figura aumente considerablemente.

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

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

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

## SECCIÓN 3.04 CLASIFICACIONES

Artículo 27. *Clasificación económico-profesional.*

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

Primeros Pilotos		Segundos Pilotos	
Nivel	1 A	Nivel	1 A
Nivel	1 B	Nivel	1 B
Nivel	1 C	Nivel	1 C
Nivel	1	Nivel	1
Nivel	2	Nivel	2
Nivel	3	Nivel	3
Nivel	4	Nivel	4
Nivel	5	Nivel	5
Nivel	6	Nivel	6
Nivel	7	Nivel	7
Nivel	8 (*)	Nivel	8
PICUS		Nivel	9 (*)
		Nivel	10 (*)
		Nivel	11 (*)

(\*) El nivel 8 de la tabla de primeros pilotos así como los niveles 9, 10 y 11 de la tabla de segundos pilotos son niveles creados fruto del acuerdo del Plan Estratégico de fecha 31/10/2006 y con vigencia temporal hasta dicha fecha.

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

El nivel 11 se aplicará desde la fecha de incorporación a Spanair e incluye el periodo de instrucción. Los cambios de nivel para pilotos con experiencia se realizarán de acuerdo con los puntos b) y c) del art. 28 del actual Convenio Colectivo vigente, adaptándolo a los nuevos niveles y tiempos de permanencia pactados.

Los importes correspondientes al nuevo nivel de Pilotos Primeros, nivel 8, serán objeto de idéntica revisión salarial que el resto de niveles de dicha tabla salarial.

Excepción en la Sustitución de Bajas Definitivas de Comandantes en Plantilla a la fecha de firma del acuerdo de fecha 31/10/2006 del Plan Estratégico (Acuerdos de Plan Estratégico, con vigencia temporal hasta el 31/12/2010):

Se entiende por bajas de Comandantes, a los efectos del presente acuerdo, exclusivamente las que supongan la extinción de la relación laboral con Spanair.

El compromiso de sustitución de Comandantes en Nivel Salarial 7 de la tabla salarial (no aplicación de Nivel 8) se circunscribe y limita al reemplazo de aquellos Comandantes que lo son a fecha 31/10/2006. Cada baja definitiva de uno de estos Comandantes, que se produzca dentro del ámbito temporal de vigencia del presente convenio, generará una vacante de Nivel Salarial 7.

Cualquier Promoción a Primer Piloto Comandante que no corresponda a reemplazo por extinción de la relación laboral de alguno de los Comandantes citados (que lo son a fecha 31/10/2006), se efectuará en Nivel 8 de la tabla salarial de Primeros Pilotos.

En el momento en el que se produzca la vacante, por baja definitiva, de alguno de los Comandantes citados (que lo son a fecha 31/10/2006), el orden para aplicar la presente garantía y pasar al Nivel Salarial 7 de tablas de Primeros Pilotos será el siguiente:

- 1.º Comandantes que ocupen el Nivel Salarial 8 (independientemente de la flota a la que estén adscritos).
- 2.º Segundos Pilotos que Promocionen a Primer Piloto Comandante ocupando directamente el Nivel Salarial 7

Dentro de cada uno de los anteriores grupos se aplicará el orden de prelación del Escalafón de Pilotos de Spanair.

El cambio al Nivel Salarial 7 se efectuará con efectos del primer día del mes siguiente a aquel en el que se haya producido la baja definitiva sujeta al presente compromiso.

#### Artículo 28. Cambio de nivel.

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

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

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

Primeros Pilotos		Segundos Pilotos	
Nivel	Progresión económica años	Nivel	Progresión económica años
1A	4	1A	4
1B	4	1B	4
1C	4	1C	4
1	3	1	3
2	3	2	3
3	3	3	3
4	2	4	2
5	2	5	2
6	2	6	2
7	2	7	2
8	2 (*)	8	2
		9	2 (*)
		10	3 (*)
		11	3 (*)

(\*) El nivel 8 de la tabla de primeros pilotos así como los niveles 9, 10 y 11 de la tabla de segundos pilotos son niveles creados fruto del acuerdo de Plan Estratégico de fecha 31/10/2006 y con vigencia temporal hasta el 31/12/2010.

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

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

a) El nivel 11 se aplicará desde la fecha de incorporación a Spanair e incluye el periodo de instrucción. Los cambios de nivel para pilotos con experiencia se realizarán de acuerdo con los puntos b) y c) del art. 28 del actual Convenio Colectivo vigente, adaptándolo a los nuevos niveles y tiempos de permanencia pactados.

b) El cambio de nivel del 11 al 10 de Segundos Pilotos se realizará en la fecha en que el piloto acredite documentalmente ante la Compañía, haber cumplido dos años de servicio en activo en Spanair, a contar desde la fecha de suelta en flota, o al cumplir los requisitos de experiencia de vuelos siguientes:

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

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

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

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

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

Los pilotos de Spanair se ordenarán del siguiente modo:

1. Primeros Pilotos que ejerzan la función de Comandante, que estén en plantilla el 31.12.2000, por el orden en que estén ordenados en el escalafón del 2000, cerrado a 31.12.2000.

2. Pilotos que ejerzan la función de Copilotos, que estén en plantilla el 31.12.2000, por el orden en que estén ordenados en el escalafón del 2000, cerrado a 31.12.2000.

3. Resto de Pilotos de la Compañía que hubieran causado alta a partir del 01.01.2001, por orden de antigüedad administrativa, sin distinción entre Comandantes y Copilotos.

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

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

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Compañía Spanair.

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

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

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

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

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

#### Artículo 30. Antigüedad administrativa.

Vendrá dada por la fecha de inicio de la vigencia del contrato, como Piloto, en la compañía Spanair.

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

Artículo 31. *Antigüedad Técnica.*

El concepto de «antigüedad técnica» queda suprimido.

En lo sucesivo, toda mención a antigüedad técnica que aparezca en Convenio Colectivo, se entenderá sustituida por el orden de prelación en el Escalafón de Pilotos de Spanair.

CAPÍTULO IV

**Ingreso, promoción y progresión**

Artículo 32. *Admisión.*

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

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

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

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

La contratación de pilotos de nuevo ingreso en la Compañía, que necesariamente deberá producirse con motivo del proceso de crecimiento dentro del Plan Estratégico de Spanair, se efectuará asignándolos a las Flotas y Bases que la Dirección de la Compañía entienda más conveniente en cada momento, sin que por ello puedan entenderse vulneradas las normas de ingreso, promoción y progresión recogidas en el articulado del vigente Convenio Colectivo. No obstante lo anterior, en aquellas vacantes que pudieran ser cubiertas por progresión de segundos pilotos de la base a la que vaya a ser asignado cada nuevo avión, tendrán, estos segundos pilotos prioridad de progresión en su base frente a los pilotos de nuevo ingreso; a tal efecto se seguirá el orden de prelación del escalafón de pilotos dentro de cada base; igualmente se establece que del número de segundos pilotos que se incorporen a la flota Airbus, tras haber respetado la prioridad de los segundos pilotos de la base, un máximo del 50% del resto de las vacantes, podrá ser de nueva contratación.

Artículo 33. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

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

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

1. Estarán basados en las normas legales vigentes para ocupar la vacante y además la experiencia profesional conforme a lo establecido en el mencionado artículo 33 bis. Asimismo, se deberán dominar el español y el inglés.
2. En los casos de Pilotos que hubiesen desempeñado funciones de pilotaje anteriormente en la compañía, se realizará la evaluación de sus informes a través de Instrucción, Inspección y Jefatura de Flota.
3. En todos los casos se deberá superar el correspondiente curso de calificación de tipo, si no se hallasen ya en posesión del mismo.

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

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

Artículo 33 bis. *Normas de selección e ingreso de pilotos.*

Con el fin de elevar el perfil de acceso de los candidatos a piloto de Spanair, este artículo tiene por objeto el establecimiento de unas normas y procedimientos de selección e ingreso de nuevos pilotos, en los plazos y forma recogidos en el presente documento, así como valorar la forma-

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

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

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

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

Fases del proceso:

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

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

Las distintas Fases establecidas con carácter general serán las siguientes:

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

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

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

Perfil aeronáutico:

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

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

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

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

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

A. Pilotos de baja experiencia:

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

1.0 Requisitos generales.

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

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

1.0.3 Pasaporte en vigor sin restricciones.

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

1.1 Condiciones mínimas académicas:

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

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

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

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

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

1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

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

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

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

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

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

1.3 Condiciones mínimas de experiencia en vuelo:

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

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

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

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

1.3.1.3.1 Aviones reactores: 1,15.

1.3.1.3.2 Aviones turbohélices o de pistón: 1,00.

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

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

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

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

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

1.3.2 Formación adicional y bonificaciones por horas de vuelo.

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

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

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

1.3.2.1.3 Bono de 775 horas: específicamente Ingeniero Aeronáutico.

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

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

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

200 horas por haber superado hasta el primer curso completo.

350 horas por haber superado hasta el segundo curso completo.

450 horas por haber superado hasta el tercer curso completo.

575 horas por haber superado hasta el cuarto curso completo.

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

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

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

Hasta 31 de diciembre de 2007: 500 horas.

Hasta 31 de diciembre de 2008: 400 horas.

Hasta 31 de diciembre de 2009: 300 horas.

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

La Compañía, de acuerdo con la representación de Pilotos, podrá valorar cualquier otra circunstancia de tipo formativo, académico, personal o

de experiencia vital del candidato de cara a su posibilidad de acceso a las pruebas de ingreso en cada convocatoria de selección.

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

#### 1.4 Contratación:

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

1.4.1 Ingresarán en Spanair en la flota de menor peso máximo al despegue excepto lo dispuesto a este respecto en el «Acuerdo de Plan Estratégico» alcanzado entre la Dirección de Spanair y la representación Sindical de Pilotos en fecha 31 de octubre de 2006» y durante la vigencia del mismo.

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

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

#### B. Pilotos de experiencia demostrada:

##### 2.0 Requisitos Generales

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

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

2.0.3 Pasaporte en vigor sin restricciones.

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

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

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

##### 2.1.1 Condiciones mínimas académicas:

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

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

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

##### 2.1.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

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

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

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

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

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

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

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

##### 2.2.1 Condiciones mínimas académicas:

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

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

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

##### 2.2.2 Condiciones mínimas aeronáuticas:

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

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

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

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

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

2.3.2 Ingresarán en Spanair en la flota de menor peso máximo al despegue excepto lo dispuesto a este respecto en el «Acuerdo de Plan Estratégico» alcanzado entre la Dirección de Spanair y la Representación Sindical de Pilotos en fecha 31 de octubre de 2006» y durante la vigencia del mismo, incorporándose al nivel salarial correspondiente en función de su experiencia acreditada, de acuerdo a lo regulado en el IV Convenio Colectivo.

##### Ámbito de aplicación:

Estas «Normas de Ingreso y Selección» acordadas entre la Dirección de la Compañía Spanair y la representación de Pilotos, preservando lo dispuesto en el Art. 32 «Admisión» del CC, serán de obligado cumplimiento por ambas partes, así como de obligada exigencia por parte de la Compañía a todos los candidatos que opten a cualquier selección de pilo-

tos en lo que a requisitos previos se refiere, en cualquier proceso que pueda abrir la Compañía para la selección de pilotos.

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

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

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

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

#### Modificación de los requisitos mínimos exigibles:

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

#### Artículo 34. *Preferencias para cubrir las vacantes de categoría superior.*

Las vacantes de categoría superior que puedan producirse se cubrirán necesariamente, a excepción de lo dispuesto en el art. 36 «Promoción», por el siguiente orden:

1. Progresión de los primeros Pilotos en plantilla.
2. Progresión de los segundos Pilotos en plantilla.
3. Promoción de los Pilotos en plantilla.
4. Pilotos de nuevo ingreso.

Spanair no podrá acudir sucesivamente a contratar a cada uno de los grupos antes señalados, hasta tanto no conste haber agotado la oferta del grupo precedente, a cuyo efecto será de aplicación lo dispuesto en materia de publicación, solicitud y adjudicación de vacantes.

#### Artículo 35. *Publicación, solicitud y adjudicación de vacantes.*

Se regirán por las siguientes normas:

1. Las plazas vacantes se publicarán en el tablón de anuncios de cada base, incluyendo como mínimo los requisitos y pruebas para su adjudicación, la base en que se produzca la vacante, así como la fecha de finalización del plazo de admisión de solicitudes que será como mínimo de veinte días desde la fecha de su publicación.
2. Las solicitudes se harán por escrito y deberán tener entrada antes de las veinte horas de la fecha en que finalice el período de veinte días.
3. La adjudicación será efectuada de acuerdo con el orden establecido en el artículo anterior, siendo publicada y comunicada a los Pilotos afectados debiendo incluir la comunicación fechas y cursos a realizar, así como los Pilotos reservas para cubrir dichas vacantes.

En todo el proceso la compañía facilitará a la representación de Pilotos su seguimiento y supervisión.

#### Artículo 36. *Promoción.*

Se entenderá por promoción el paso de un Piloto de una categoría a otra superior y se realizará en la flota de menor peso máximo estructural al despegue.

La promoción se hará por el orden del E.P.S. siempre que se cumplan los requisitos y pruebas para la vacante a cubrir. Si la promoción llevara aparejado cambio de la base principal del Piloto promovido, se estará a lo dispuesto en las normas de movilidad geográfica descritas en el anexo I del presente Convenio.

Para Pilotos que no hayan sido Comandantes de aeronaves en servicios de transporte aéreo, se efectuará un curso de PICUS definido en el OM.

Se entiende por curso «PICUS» o «curso de Comandante» aquél que, cumpliendo los requisitos establecidos al efecto en el OM Parte A, deberán superar los pilotos de Spanair a fin de obtener el grado y nivel formativo necesario para poder optar y en su caso ser nombrado por la Compañía, para ocupar una de las plazas de Comandante que ésta publique.

En caso de no superar las pruebas teóricas, que necesariamente versarán sobre las materias impartidas por la compañía en dicho curso, Spanair facilitará un segundo examen al cabo de siete días.

En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador, Spanair facilitará una nueva sesión de cuatro horas, impartida por otro Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones y supervisada por un miembro de la Comisión Técnica o por la persona que ésta designe.

Si finalmente el Piloto no superase el examen teórico, el simulador o la suelta en línea quedará en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiera vacante, podrá volver a optar de nuevo a la promoción. En este caso, como excepción a lo dispuesto en el art. 34 del Convenio Colectivo, para aquellos primeros pilotos que optan a una segunda convocatoria para acceder a la promoción, la prioridad para cubrir la vacante será por el puesto que ocupe en el E.P.S.

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

Si, exclusivamente por necesidades de la compañía, comunicadas por escrito a la representación de Pilotos, no se siguiera el orden de prioridad en el EPS respectivo, al Piloto pospuesto, una vez completado el curso y habilitado definitivamente en la nueva plaza adjudicada, se le liquidará la diferencia económica entre los conceptos salariales fijos de las dos categorías.

#### Artículo 37. *Renuncia a la promoción.*

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

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

#### Artículo 38. *Progresión.*

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 39. *Renuncia a la progresión.*

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

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

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

Los segundos Pilotos de nuevo ingreso serán asignados a la flota que la Dirección de Operaciones estime más conveniente, de acuerdo con las necesidades operativas.

Con independencia de lo anterior, se acuerda establecer un tiempo mínimo de permanencia en flota y base de dos años, por una sola vez a su

entrada como segundo piloto en la Compañía en lo referente a la base, a contar desde la fecha de inicio de los cursos preceptivos para acceder a la flota a la que ha sido asignado, para todos aquellos pilotos que hayan sido contratados con posterioridad al 31 de diciembre de 2006.

#### Artículo 41. *Cambio de flota.*

Los cambios de flota que se efectúen con carácter voluntario implicarán una permanencia mínima de dos años en la nueva flota, a contar desde la fecha de inicio del curso preceptivo para acceder a la nueva flota, en coincidencia con lo dispuesto en el artículo 116, en cuanto a retribución. Dicho plazo podrá variarse excepcionalmente y en interés mutuo por acuerdo entre Spanair y la representación de Pilotos.

En los casos de cambio forzoso de flota, la permanencia mínima será de un año, teniendo prioridad el Piloto para el retorno a su flota de procedencia durante el plazo mínimo de permanencia, siempre que haya vacantes.

Con carácter voluntario y una vez transcurridos dos años, podrá el Piloto solicitar su regresión a la flota inferior. La petición de regresión será resuelta por riguroso orden de solicitud, dando preferencia a la mayor antigüedad administrativa y conforme a las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino.

No obstante lo anterior, la regresión de flota podrá hacerse con carácter forzoso en los siguientes supuestos:

a) Cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada; en este supuesto, el número de pilotos que puedan regresar será como máximo igual al índice pactado de tripulaciones por avión o al real que exista en ese momento multiplicado por el número de unidades en disminución, el que sea menor.

b) Cuando, sin disminuir el número de unidades de una flota, se reduzca el número de tripulaciones necesarias sobre la base del tipo de utilización u operación prevista.

La regresión de flota con carácter forzoso se realizará por orden inverso al de adscripción a la flota de procedencia, excepto en los supuestos en que la progresión se hubiera pospuesto por necesidades operativas, y los afectados, tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a la flota de origen por orden inverso de regresión

#### Artículo 42. *Designación de cargos.*

La designación de los cargos que a continuación se relacionan se efectuará entre los primeros Pilotos (a excepción de los Instructores de Teórica y Simulador que podrán ser segundos pilotos) que estén contratados como fijos en la plantilla de Spanair, con una antigüedad administrativa mínima de dos años.

Responsable de Operaciones.  
Subdirector de Operaciones.  
Jefe de Supervisión.  
Supervisores de Operaciones.  
Responsable de Entrenamiento Tripulaciones.  
Adjunto al Responsable de Entrenamiento Tripulaciones.  
Instructores.  
Representante Internacional.  
Jefes de Flota.  
Adjuntos a las Jefaturas de Flota.  
Subdirector de Instrucción.  
Jefes de Instrucción de Flotas y CRM.  
Adjunto a las Jefaturas de Instrucción de Flotas.  
Jefe del Departamento Técnico de Operaciones.  
Coordinador de «de-icing».  
Jefe del Departamento de Pruebas en Vuelo.

#### Artículo 43. *Pérdida de capacidad.*

Cuando un Piloto pierda la capacidad técnica para ejercer sus funciones temporalmente, permanecerá en la plantilla de su flota, manteniendo los haberes correspondientes a su categoría por un período máximo de doce meses salvo en los supuestos siguientes:

1. Si la pérdida de capacidad técnica se deriva de suspensiones de licencia por parte de la autoridad aeronáutica, como consecuencia de alteraciones de los procedimientos prescritos en los manuales de la compañía, que no sean justificables; en este supuesto la Comisión Técnica será la encargada del análisis e investigación de las causas que motivaron la alteración de los procedimientos y determinar si son o no justificables.

2. Si la pérdida de capacidad fuese debida a no superar el entrenamiento periódico; en este supuesto, la compañía deberá proporcionar un nuevo entrenamiento en el plazo de una semana con la presencia de un Inspector.

En caso de no superar éste, se le programará un nuevo entrenamiento en un plazo no inferior a quince días, que será supervisado por la Comisión Técnica.

La no superación de este segundo entrenamiento conllevará la suspensión de su contrato de trabajo, que perdurará hasta que recobre de nuevo la citada capacidad técnica.

En este supuesto, y a solicitud del Piloto, podrá programarse un tercer entrenamiento en el plazo máximo de doce meses una vez suspendido su contrato de trabajo.

## CAPÍTULO V

### Tripulantes fijos en plantilla

#### Artículo 44. *Plantilla.*

Es el número de Pilotos necesario y suficiente para realizar las operaciones aéreas de Spanair, de acuerdo con lo establecido en el presente Convenio.

El índice mínimo de tripulaciones por avión será de 4,5 en la flota de corto/medio radio, y de 6,5 en la flota de largo radio. Ello, no obstante, el número exacto de Pilotos, no inferior a este mínimo, será fijado y publicado por Spanair, de acuerdo con la representación sindical de los Pilotos, oídas las Jefaturas de Flota y Programación, teniendo en cuenta el tipo de operación o utilización previstos.

Debido a la variación del número de tripulaciones necesarias en función de la estacionalidad, se establece la conveniencia de que, además de los pilotos fijos a tiempo completo, exista un número determinado de Pilotos fijos a tiempo parcial (fijos discontinuos), que prestarán sus servicios a tiempo completo cuando sean llamados para ello por así requerirlo las necesidades de la compañía.

El número de Pilotos que ostentarán la relación laboral fija a tiempo parcial (fija discontinua) se obtendrá al final de cada verano de la diferencia entre el número de aviones a operar en el siguiente invierno y la prevista por la Dirección de Spanair para el siguiente verano, multiplicada por el índice mínimo de tripulaciones necesarias por avión, establecido en el párrafo segundo de este artículo.

Si al año siguiente el número mínimo de tripulaciones necesarias para la temporada de invierno fuese superior al del invierno anterior, los Pilotos fijos a tiempo parcial (fijos discontinuos) necesarios para completar el número requerido de tripulaciones pasarían a ser contratados a tiempo completo y serían sustituidos, en sus plazas a tiempo parcial, si las necesidades operativas así lo requieren, por Pilotos de nuevo ingreso.

Spanair facilitará la realización de los cursos necesarios para el mantenimiento de las licencias de vuelo de los Pilotos fijos discontinuos a que se hace referencia en el presente artículo.

Se garantiza que como mínimo se mantendrá en el AOC de la Compañía Spanair el número de aviones con matrícula española existentes en el AOC mencionado en marzo de 2005 (un total de 54 aviones).

Se garantiza que se mantendrá la Plantilla de Pilotos de la Compañía Spanair mientras exista alguna operación en régimen de Wet Lease, por lo que no se amortizará ningún puesto de trabajo de piloto.

Que de acuerdo con el presupuesto anual, se fijará el n.º de pilotos en plantilla correspondiente a los aviones en AOC de Spanair teniendo en cuenta el tipo de operación y utilización previsto; para el año 2006 este n.º es de 524 pilotos.

#### Artículo 45. *Pilotos en período de prueba.*

Los Pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses cualquiera que fuera la forma de contratación.

Superado el período de prueba se les reconocerá en ese momento, a todos los efectos, la antigüedad administrativa desde su fecha de alta en la empresa.

Durante el período de prueba, Spanair y el Piloto podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna, salvo lo establecido en el artículo 14 a efectos de indemnización por cursos recibidos por cuenta de la empresa, que no será exigible si la rescisión se hubiera producido a instancias de ésta.

La situación de incapacidad temporal del Piloto suspenderá el transcurso del citado período de prueba.

#### Artículo 46. *Pilotos en instrucción.*

En este apartado se incluyen las siguientes situaciones:

1. Pilotos de nuevo ingreso hasta su incorporación a flota.
2. Pilotos en promoción, progresión y regresión hasta su incorporación a su nueva categoría y/o flota.

3. Pilotos que dejan de estar adscritos temporalmente a una flota por no superar las inspecciones de verificación de competencia reglamentarias.

#### Artículo 47. *Pilotos en flota.*

Se consideran en esta situación aquellos Pilotos que han superado la inspección después de su período de instrucción y son asignados a una flota determinada.

#### Artículo 48. *Pilotos en comisión de servicio.*

Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los Pilotos de funciones distintas a aquellas para las que inicialmente fueron contratados.

A estos efectos, se consideran como tales la asistencia a reuniones o conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centro de Spanair o de otra empresa y cualquier otra actividad similar encomendada por la compañía. Expresamente se excluyen aquellos entrenamientos y cursos periódicos esenciales, de acuerdo con los programas de instrucción aprobados para Spanair por la DGAC, para el mantenimiento y renovación de la licencia de vuelo, denominados PGT y PFT (Periodical ground training y Periodical flight training, respectivamente). También se encuentran en esta situación aquellos Pilotos que, por razón de su cargo sindical, conforme a lo contemplado en este sentido en el ámbito del presente Convenio, sean formalmente requeridos por la empresa para cumplir obligaciones inherentes al mismo.

#### Artículo 49. *Piloto operativo.*

Es aquel Piloto que, por la actividad que ha realizado, se considera suficientemente representativo como para ser utilizado en los cálculos de medias aritméticas de horas block equivalentes. Se define a efectos de determinar qué Pilotos se incluyen en el cálculo de dichas medias en los distintos artículos de este Convenio que lo requieren.

Se entiende por Piloto operativo, mensualmente:

Aquel que tenga menos de dos días de baja y no disfrute ningún período de vacaciones.

Aquel que no es Piloto en instrucción en el período de referencia.

Aquel que no se encuentra en comisión de servicio, no es cargo operativo ni devenga variables medias, o prorratea sus niveles de variables mensuales o anuales durante ese mes.

Anualmente, será Piloto operativo aquel que no quede excluido del cómputo mensual en tres o más ocasiones o que tenga menos de siete días de baja a lo largo del año, excepto por razón de vacaciones.

#### Artículo 50. *Pilotos con licencia.*

##### 1. Licencia retribuida:

Spanair concederá licencia retribuida a los Pilotos que lo soliciten, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

- a) Quince días naturales en caso de matrimonio.
- b) Dos días en los casos de nacimiento de hijo o enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando, por tal motivo, haya que efectuar un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.
- c) Un día por traslado del domicilio habitual.
- d) Por el tiempo indispensable, para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.
- e) Por el tiempo indispensable para concurrir a exámenes.
- f) Un día natural por razón de boda de hijos, ampliable a tres, si fuera en distinto lugar del que reside habitualmente el trabajador.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas, los Pilotos deberán informar a la mayor brevedad a su Jefatura de Flota, y presentar los justificantes, documentos legales y médicos que acrediten la existencia de las circunstancias alegadas para la obtención de la licencia.

El disfrute de la licencia por matrimonio, contemplada en el presente apartado, deberá producirse, por regla general, a continuación del hecho causante de disfrute y, en todo caso, dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que aquel se hubiera celebrado.

##### 2. Licencia no retribuida:

Anualmente, los Pilotos de la flota de corto/medio radio tendrán derecho a disfrutar de licencia no retribuida por un plazo que no exceda de quince días laborables, de forma ininterrumpida, para asuntos particulares, siempre que no se superen los porcentajes establecidos en el presente artículo, y el disfrute se produzca en el tramo comprendido entre los meses de noviembre a abril, quedando excluidos del mismo expresa-

mente los períodos de Navidad (22 de diciembre al 6 de enero) y Semana Santa.

Spanair concederá la licencia solicitada siempre que se cumplan los requisitos establecidos y dando prioridad a las vacaciones anuales reglamentarias si el disfrute de una licencia pudiera impedir el que las primeras sean disfrutadas en plazo.

Igualmente, los Pilotos con más de ocho años de servicio en Spanair tendrán derecho a disfrutar de licencia sin sueldo por plazo entre quince días y cuatro meses ininterrumpidos, para asuntos particulares.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas de ambos tipos, en cuanto al número de Pilotos que puedan disfrutar de esta licencia, simultáneamente, será de 1,2 por 100 de la plantilla en la flota de corto/medio radio y por cada categoría (redondeando el resultado y asignando a la fracción 0,5 al entero superior). En la flota de largo radio, el disfrute automático de este tipo de licencias requerirá que dicha flota cuente con, al menos, treinta y seis tripulaciones.

El disfrute de este tipo de licencias conlleva la obligación por parte del Piloto de someterse a los entrenamientos y/o revisiones médicas que deban efectuarse durante el período de disfrute de la licencia. Asimismo, el disfrute de estas licencias podrá ser interrumpido en caso de que el Piloto deba comenzar un período de instrucción por promoción y/o progresión. Si el Piloto no acepta interrumpir por esta causa la licencia no retribuida, perderá los derechos que tuviera de cara a la promoción y/o progresión.

Durante el período de licencia no retribuida serán a cargo de Spanair los gastos de Seguridad Social y otros seguros contratados para el colectivo de Pilotos.

Para evitar modificaciones y alteraciones en la programación de vuelos, la petición de licencia no retribuida deberá presentarse a la Jefatura de Flota con una antelación mínima de cuarenta y cinco días al comienzo del mes en que se desee disfrutar.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, siempre que las necesidades del servicio lo permitan, se podrán incrementar, tanto para la licencia común como para la referida a los Pilotos con más de ocho años de antigüedad, el número de licencias y/o el plazo de duración de las mismas.

En el supuesto de concurrir más de una solicitud de cualquier tipo de licencia no retribuida para el mismo período de tiempo, se le concederá al que menos la haya disfrutado y, en caso de igualdad, al de mayor antigüedad administrativa.

#### Artículo 50 bis. *Seniority.*

La situación de los pilotos acogidos a la figura de «seniority» quedará a lo dispuesto en el Anexo XIV del presente CC.

#### Artículo 51. *Pilotos en excedencia voluntaria.*

El trabajador con al menos una antigüedad en la empresa de un año tiene derecho a que se le reconozca la posibilidad de situarse en excedencia voluntaria por un plazo no menor a cuatro meses y no mayor a cinco años.

La solicitud de excedencia voluntaria deberá cursarse a la empresa con una antelación mínima de tres meses a su fecha de inicio, salvo acuerdo entre las partes.

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

Si la duración de la excedencia voluntaria es igual o inferior a seis meses, o durante los seis primeros meses cualquiera que sea la duración de la excedencia voluntaria, no se perderá antigüedad en el EPS (Escala-fón de Pilotos de Spanair); transcurridos los seis primeros meses excedencia, el Piloto perderá antigüedad en el EPS a razón de un día por cada uno de excedencia, contados desde el inicio de esta situación.

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

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

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

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

reincorporación serán los que tuviera en la fecha del inicio de la excedencia más el incremento medio anual de la flota a la que sea asignado.

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

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

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

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

#### Artículo 51 bis. *Pilotos en situación de reducción de jornada.*

La situación de programación de los pilotos en reducción de jornada se efectuará de acuerdo a lo recogido en el anexo XIV del presente CC.

#### Artículo 52. *Pilotos en excedencia forzosa.*

Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público por decreto o elección que lleve inherente esta situación.

La excedencia se prolongará por el tiempo que dure la prestación de servicios en el cargo que la determine, computándose este período sólo a efectos de antigüedad.

La reincorporación deberá ser solicitada por el interesado dentro del mes siguiente al cese en el cargo que ostentaba, perdiendo, en caso contrario, el derecho a su puesto en la Compañía.

Con la periodicidad que determine con carácter general la autoridad aeronáutica, los Pilotos en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que, en función de lo legislado, determine la Dirección de la Compañía para lograr el mantenimiento íntegro de la actitud para el vuelo.

En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, el excedente perderá el derecho a su reincorporación a Spanair.

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

#### Artículo 53. *Pilotos en situación de incapacidad temporal (IT).*

Se considera en esta situación el Piloto que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido una incapacidad temporal (IT), siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos que estén señalados.

A efectos de cambio de nivel se considerará que permanecen en activo los Pilotos en IT siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones específicas en el artículo 28, que, excepcionalmente, rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad que ha producido dicha situación de IT.

En caso de accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, embarazo y/o maternidad el Piloto no se verá afectado, en cuanto a cambio de nivel se refiere, por el cómputo que se exige en dicho artículo.

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

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

#### Artículo 54. *Pilotos en suspensión de actividad.*

En la situación en la que puede encontrarse un Piloto, cuando por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa, o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

Igualmente, se encontrarán en esta situación los Pilotos que, como consecuencia de cualesquiera de los expedientes indicados en el párrafo anterior, estén cumpliendo la sanción principal o accesoria de suspensión temporal de su actividad en vuelo.

#### Artículo 54 bis. *Piloto en situación de pérdida de licencia.*

Piloto con contrato vigente en Spanair que pierde la capacidad para formar parte de la tripulación mínima de vuelo por pérdida de la licencia

que le habilita para ello antes del límite de edad legalmente establecido, sea por causas médicas o por pérdida objetiva de su capacidad para ejercer como piloto, sobrevinida con posterioridad a su ingreso y una vez superado el período de prueba, y que pasa a prestar servicios en tierra, o en vuelo en aquellas actividades específicas para las que pudiera estar habilitado.

#### Artículo 55. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*

El Piloto que desee causar baja voluntaria en la Compañía, una vez superado el período de prueba, se obliga a preavisar a Spanair de tal decisión, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su baja efectiva en la misma, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible.

En el supuesto de que dicho Piloto no observe el plazo de preaviso antes expuesto, Spanair podrá exigirle 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 Piloto de la Compañía, y entendiéndose como salario/día el equivalente a la remuneración fija anual, a la que se añadirá, en su caso, la prima de responsabilidad, todo ello dividido entre trescientos sesenta y cinco.

#### Artículo 55 bis. *Contratación de pilotos de 60 años o más.*

La contratación de pilotos de 60 años o más queda regulada de acuerdo a lo recogido en el anexo XIV del presente CC.

## CAPÍTULO VI

### Régimen de trabajo y descanso

#### SECCIÓN 6.01 DEFINICIONES

#### Artículo 56. *Base.*

Se entiende por base:

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

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

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

#### Artículo 57. *Cambio de base operativa.*

En materia de movilidad geográfica, con independencia de que el Piloto esté basado en una base determinada, es contratado para prestar servicios en cualquier lugar que así lo exijan las necesidades operativas de Spanair. Por ello será suficiente para que se produzca el cambio de localidad los preavisos siguientes:

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

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

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

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

En lo demás, será de aplicación lo dispuesto sobre esta materia en el anexo I de este Convenio y, con carácter complementario, el Estatuto de los Trabajadores.

#### Artículo 58. *Día fuera de base.*

Es el día en que un Piloto debe pernoctar fuera de su base, así como el día de regreso a su base después de un período de permanencia fuera de la misma, si la hora de llegada es posterior a las veintiuna horas LT.

El número máximo de días fuera de base en situación de relevo en un período de tres meses será de cuarenta y cinco. Anualmente, y por una sola vez, será posible que el número de días fuera de base sea de veinte días en un mes.

Quedan excluidos de lo dispuesto en el párrafo anterior los Pilotos que ser encuentren en fase de instrucción para suelta de Comandante (PICUS).

Artículo 59. *Actividad.*

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

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

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

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

En aquellos casos justificados en los que los trámites aduaneros y/o de inmigración no imputables a la tripulación originen una permanencia en el edificio terminal del aeropuerto superior a treinta minutos, el período de descanso que se inicie comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

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

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

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

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

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

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

Las partes finalmente convienen en que en el día de Reconocimiento Médico únicamente podrá programarse un movimiento o servicio de vuelo, posterior al RM, de regreso a Base, para aquellos pilotos que pasen el RM fuera de su base.

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

Artículo 59 bis. *E-Learning*

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

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

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

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

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

En el día asignado en la programación mensual para la realización del curso, no se programará ninguna otra actividad de cualquier tipo, excepción hecha de aquellos pilotos que lo realicen en locales de la

Compañía y fuera de su base, a los que únicamente se les podrán programar los movimientos necesarios para la realización de dicho curso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. El contenido y actualización de la citada tarjeta, tendrá efectos exclusivamente informativos para el Piloto, siendo su titular el único responsable de su conservación y actualización.

2. No podrá derivarse responsabilidad alguna para la Empresa por la incorrecta o deficiente cumplimentación o actualización de los datos contenidos en la misma.

3. Los únicos datos vinculantes para la Compañía en materia de cursos e instrucción de los Pilotos, serán los que obren en las bases de datos de la Compañía.

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



**Artículo 60. Servicios de vuelo de especial consideración.**

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

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

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

**Artículo 61. Transporte en situación.**

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

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

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

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

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

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

**Artículo 61 bis. Transportes terrestres.**

En materia de transportes terrestres serán de total aplicación la definición de posicionamiento, contenida en la Circular Operativa 16 B de la D.G.A.C., así como el artículo 61 del presente Convenio.

Adicionalmente, la compañía revisará la organización y nivel de calidad de los transportes terrestres, que será supervisado y coordinado por la Dirección de Operaciones. En cualquier caso, la calidad del transporte terrestre se ajustará a lo estipulado en el artículo 125 del Convenio Colectivo vigente.

El transporte diferente del aéreo solo será posible entre aeropuertos en los que no exista conexión de vuelo regular o en los que existiendo se utilice previo acuerdo entre la Dirección de Operaciones y la representación de Pilotos. En aquellos casos en que haya que recurrir a transporte diferente del aéreo, dicho transporte se devengará a efectos económicos, según lo establecido en el artículo 105 del presente Convenio.

No se considerará transporte en situación aquellos traslados ciudad-aeropuerto-ciudad realizados entre el aeropuerto en cuestión y el hotel designado para ese aeropuerto.

**Artículo 62. Tiempo de vuelo u hora block.**

Es el tiempo transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el sitio de estacionamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento o hasta que ha parado todos sus motores.

Las horas de simulador, a efectos retributivos, tendrán la consideración de tiempo de vuelo.

**Artículo 63. Tiempo de vuelo equivalente u hora block equivalente.**

Aquel que resulta de la aplicación de la figura del crédito horario, regulado en el artículo 120, más la totalidad de horas efectuadas en los vuelos de situación, siempre que no se duplique por esta razón la contabilización de las horas en posición.

**Artículo 64. Etapa.**

Trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, siempre que éste no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

En el caso de que el tiempo de vuelo entre el despegue y el aterrizaje en el mismo aeropuerto fuera superior a treinta minutos tendrá consideración de etapa a efectos de limitación del número de éstas.

**Artículo 65. Servicio de vuelo.**

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

**Artículo 66. Relevó.**

Serie de servicios de vuelo asignados a un Piloto a realizar desde que abandona su base y hasta su regreso a la misma, comprendiendo como mínimo una noche fuera de base.

**Artículo 67. Tripulación técnica mínima.**

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

**Artículo 68. Tripulación técnica operativa.**

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad y conforme a lo dispuesto por la autoridad aeronáutica.

**Artículo 69. Tripulación reforzada.**

Es la que comprende algún Piloto adicional poseedor del título, licencia y calificación de tipo que le permite ocupar cualquier puesto de piloto en la aeronave, al objeto de que cualquier miembro de la tripulación técnica pueda disfrutar de un descanso parcial en vuelo.

**Artículo 70. Vuelos de prueba, vuelos ferry técnicos y vuelos cancelados.**

a) Vuelos de prueba: Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes de la aeronave. Estos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida y cualificada para esta función más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo; este servicio tendrá carácter voluntario. Spanair tendrá suscrita para estas tripulaciones técnicas una póliza de seguros que cubra este tipo de vuelos.

b) Vuelos ferry técnicos: Son aquellos que se realizan sin pasaje con algún problema técnico que disminuye la aeronavegabilidad de la aeronave, sólo con la tripulación técnica mínima a bordo y con la correspondiente autorización de la autoridad aeronáutica en los casos que sea preceptivo.

c) Servicios de vuelos cancelados: Son aquellos servicios que, después de la presentación del Piloto a la firma, le son cancelados sin que le haya sido debidamente asignado otro servicio, según lo dispuesto en el artículo 83.

**Artículo 71. Vuelos de husos horarios.**

Son aquellos vuelos en los que es igual o superior a cuatro la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad.

**Artículo 72. Imaginaria.**

Es la situación de un piloto a disposición de la compañía para emprender la actividad aérea y/o simulador (PC no evaluable) que se le asigne. La presentación se efectuará en el plazo de 1 hora desde el momento en el que se le requiera vía telefónica.

Este servicio sólo se asignará en la base del piloto.

La duración máxima de la imaginaria será de 24 horas, siempre que las mismas estén en un mismo día natural. Cualquier otra duración, no podrá abarcar dos días naturales.

Entre cualesquiera dos imaginarias mediara una fecha de calendario. En un día natural solo se podrá asignar una imaginaria.

La imaginaria comienza en el momento en el que el piloto puede ser avisado, y en el mayor de los casos acabará 24 horas después.

El piloto podrá ser requerido para servicios cuyo despegue previsto sea anterior a las 01:00 del día siguiente de la imaginaria en las imaginarias de 24 horas; en las de duración inferior, podrá ser requerido para servicios cuyo despegue previsto esté programado dentro de los 60 minutos inmediatamente posteriores a la hora prevista de finalización del servicio de imaginaria.

Una vez finalizado el servicio asignado vía telefónica, finalizará la imaginaria.

Si una vez que se presente en firmas para la realización de un servicio asignado vía telefónica, se le cancela éste o se le suspende o modifica, el piloto se acogerá a la normativa de cambios, y cualquier actividad que se le asigne se habrá iniciado en el momento de su firma.

Una vez asignado un servicio vía telefónica, pasará a considerarse servicio programado. La duración del servicio de imaginaria, como tal servicio programado, no podrá ser modificada en el transcurso de la misma.

Debido a las características geográficas de algunas de las bases de Spanair, los pilotos pueden solicitar realizar las imaginarias en un hotel cercano al aeropuerto. En este caso la duración podrá ser de 24.00 horas. Si Spanair, programase dicha imaginaria en un hotel, la duración de la misma será de 14.00 horas. En ambos casos la manutención del período correrá a cargo de la empresa.

Cuando se lleve a cabo fuera del domicilio del piloto, deberá disponer de las instalaciones adecuadas, tal como quedan definidas en el artículo que regula el «Lugar de descanso»

Para garantizar la efectiva utilización de esta figura, todo período de imaginaria, deberá ir precedido de un descanso de 11.00 horas, o del que corresponda al servicio anteriormente realizado, lo que sea mayor. El servicio o serie de servicios para los que sea requerido un piloto de imaginaria no podrá afectar a un día libre programado o a un periodo de vacaciones.

Después de todo servicio de imaginaria el piloto contará con un descanso mínimo de 10:30 horas, o el de la actividad anterior, lo que sea mayor.

Cuando a un piloto de imaginaria se le asigne un servicio, se le comunicarán las etapas a realizar así como su fecha y hora de regreso a base y el lugar de pernocta.

Su remuneración será de acuerdo con el artículo 106 del C.C.

Si la imaginaria tiene su origen en la cancelación de un servicio de vuelo comunicado con menos de 48 horas, la duración del posible servicio asignado durante la imaginaria, no podrá superar la duración del servicio cancelado previamente más menos dos horas (solo vuelos cancelados).

El servicio a realizar en el día posterior al de imaginaria deberá respetar en todo caso la normativa de cambios (artículo 81 del C.C.)

#### Artículo 73. *Día franco de servicio.*

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

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

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

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

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

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

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

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

Ambas partes convienen en que un vuelo realizado el día anterior a un día franco y que acabe más allá de las 00:01 LT del día franco, hace perder a este su consideración.

#### Artículo 74. *Día libre.*

Día natural del que puede disponer libremente el Piloto sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

#### Artículo 75. *Incidencias.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 76. *Piloto a disposición de la Compañía por motivos de retraso.*

Un Piloto sufre una demora definida si, teniendo el Piloto prevista una hora de presentación, la Compañía le comunica una nueva hora, posterior y determinada, de firma.

En el caso de que un Piloto tenga programado un servicio de vuelo y con anterioridad a la firma se le notifique una demora indefinida en el inicio del mismo, exigiéndosele estar a disposición inmediata de la Com-

pañía, se contabilizará a efectos retributivos como actividad laboral el tiempo transcurrido desde la hora de firma inicialmente programada hasta la hora de firma real.

La antelación en la notificación de una demora al Piloto, tanto definida como indefinida, deberá producirse más de diez horas y media antes de la hora de firma programada o entre dos y una hora antes de la hora de firma, con objeto de no interrumpir su descanso.

Toda notificación efectuada fuera de este plazo previsto dará lugar al inicio de un nuevo período de descanso.

Si se produjeran dos o más notificaciones de demora definida, se contabilizará a efectos retributivos como demora indefinida.

#### SECCIÓN 6.02 LIMITACIONES

##### Artículo 77. *Limitaciones.*

Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta sección.

La programación se hará de acuerdo con los límites de actividad establecidos en este Convenio, garantizando los períodos de descanso correspondientes y procurando no ajustar al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

En línea con lo anterior, Spanair se compromete a utilizar un margen de media hora en los límites máximos de actividad, sin que esto impida que cualquier vuelo que por sus características especiales necesite otro tratamiento, sea consensuado con la Representación de Pilotos.

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

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

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

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

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

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

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

Para situaciones de destacamento en bases distintas de las principales de Spanair, los períodos de actividad que involucren vuelos de husos horarios y las situaciones de relevo en el extranjero, ambas partes se comprometen a acordar excepciones a esta limitación que permitan efectuar de forma económicamente razonable aquellos vuelos y/o series que queden limitados por la definición, aceptando, si fuera necesario, el establecimiento de un arbitraje.

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

##### Artículo 80. *Confirmación de servicios (chequeo).*

Queda suprimida la obligación del chequeo, excepto para los Pilotos en situación de Incidencias (artículo 75).

Como contrapartida a la supresión de la obligación de chequeo, el piloto tiene la obligación de facilitar un teléfono de contacto a la empresa para las notificaciones a que haya lugar. Asimismo, los pilotos manifiestan su voluntad de colaborar en la resolución de las incidencias que se planteen en la operativa diaria.

##### Artículo 81. *Programaciones.*

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

La Dirección de «Spanair» fijará como objetivo de la programación que la actividad aérea, horas de vuelo, días fuera de base, servicios nocturnos y días de servicio sean distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Pilotos que desempeñen las mismas funciones en una misma flota y base. Asimismo se procurará que las diferencias existentes en un mes determinado puedan ser corregidas en los meses sucesivos, de tal manera que al finalizar el año tales diferencias queden disminuidas en la medida de lo posible Spanair preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Pilotos al menos cinco días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publicará como mínimo para un mes natural, salvo que por acuerdo expreso entre la representación de los Pilotos y la Compañía se pacte un período distinto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aumentar el número de días de relevo.

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

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

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

##### Artículo 81 bis. *Comunicaciones operativas.*

El contenido de este artículo sobre comunicaciones operativas, perderá su vigencia quedando automáticamente sin efecto el próximo 31 de octubre 2007, en la medida en que las partes firmantes del presente Convenio no hayan alcanzado, antes de la fecha indicada, un acuerdo expreso que permita su revisión o renovación.

#### I. Crew link:

La representación de Pilotos acepta el módulo Crew Link actualmente en pruebas con los siguientes condicionantes:

1. Inclusión en la información suministrada del lugar donde se realizan los desayunos-comidas-cenas mientras se encuentra en actividad un tripulante, en el momento en que el régimen de manutención pueda ser asignado por ID de tripulante en sustitución del actual sistema por el cual se asigna por matrícula de avión.

2. Solamente se podrá utilizar Crew Link para el check-in previo a la actividad. Todas las aplicaciones del sistema, incluida la notificación de

cambios, serán válidas única y exclusivamente en el momento de la firma (check-in) del tripulante.

3. La Compañía se compromete a no utilizar de forma punitiva los registros o las entradas realizadas en el sistema, salvo en aquellos casos en los que, por producirse retrasos de forma reiterada y continuada por un piloto, pudiera llegar a dañar la operación.

4. Siempre y cuando el tripulante decida realizar por cuenta propia los vuelos en situación, tendrá la obligación de informar de su decisión a Crew Control.

## II. SMS:

La representación de Pilotos acepta la comunicación SMS con los siguientes parámetros de aplicación:

Spanair facilitará un terminal móvil con capacidad de recepción de mensajes SMS, a todo aquel piloto que carezca del mismo o a todo aquel que, disponiendo de un terminal privado, solicite uno nuevo para establecer una línea de uso exclusivo para fines laborales. Aquellos pilotos que no deseen utilizar un teléfono móvil, deberán ponerse en contacto vía teléfono fijo con los teléfonos de Crew-Control todos los días que no sean DL, RJ, baja médica o vacaciones, entre las 18.00 y las 20.00 horas. A tal efecto, los pilotos facilitarán su número telefónico a las respectivas Jefaturas de Flota, que serán las encargadas de actualizar sus bases de datos, eliminando todos aquellos datos de carácter privado (p.e., teléfono fijo o móvil particular) que el piloto solicite a la Compañía, en virtud de su derecho a la protección de datos de carácter personal.

Al objeto de notificación de cambios, Crew Control podrá enviar un SMS a los pilotos en las siguientes ventanas:

Durante la actividad laboral + 30 minutos al final de la misma.—Todos los días en que un Piloto tenga servicio asignado, entre las 18.00 y las 20.00 horas, siempre que este periodo no esté comprendido en el que abarca el punto anterior. El día Franco se considera un día de servicio a estos efectos. Se consideran de servicio, a efectos de notificación, todos los días a excepción de los días libres de cualquier tipo, RJ, bajas médicas y vacaciones.

El Piloto tendrá la obligación de revisar su terminal telefónico para comprobar la posible recepción de notificaciones SMS todos los días, excepto los días libres de cualquier tipo, RJ, bajas médicas y vacaciones, a partir de las 20:00 horas.

Quedan excluidos a efectos de notificación los periodos de descanso previo a la actividad así como el descanso posterior a la misma de un vuelo nocturno según viene definido en el vigente C.C.

La Compañía se abstendrá del envío de mensajes SMS fuera de las ventanas establecidas al efecto en el presente documento.

A fin de flexibilizar la operación de la Compañía se acuerda modificar la actual normativa de cambios en los siguientes términos:

«Única y exclusivamente a continuación de un Día Libre o serie de Días Libres, así como RJ, baja médica y vacaciones, se acepta que en el caso de tener tres o más días consecutivos de servicio, y dentro de las ventanas correspondientes al primer día de servicio se comunique un cambio para el tercer día de servicio, con las atribuciones correspondientes a los cambios efectuados con más de 48 horas, aunque no alcance dicho número de horas. El resto de la normativa de cambios, permanece inalterable.»

El servicio asignado en la programación mensual siguiente a un día Libre, serie de Días Libres, RJ, baja médica o vacaciones, no podrá ser modificado en ninguno de sus parámetros salvo por cancelación del mismo o cambio de flota, siempre que las horas de inicio y finalización de actividad del servicio resultante de dicho cambio estén incluidas dentro de las inicialmente programadas. Se entiende por vuelo cancelado aquel que no es realizado por ningún AOC. La Compañía informará mensualmente a la RP de los cambios de programación producidos por motivo de cambio de flota.

Un servicio adquiere el carácter de servicio de vuelo confirmado a las 20:00 horas LT del día anterior al mismo o en el momento en que se inicie el descanso previo a dicho servicio, de iniciarse este descanso antes de las 20:00 horas LT. Como excepción a esta norma, se acepta que en el momento de la firma se pueda modificar el servicio, siempre que la actividad del nuevo servicio esté incluida dentro de la inicialmente programada y no suponga modificación del lugar de pernocta. No se podrá cambiar un servicio después de que el piloto haya firmado para la realización del mismo, excepto por las causas recogidas en el art. 81 del C.C. (causas técnicas que motiven la inmovilización en tierra de la aeronave (AOG) asignada para dicho servicio, causas meteorológicas adversas que impidan la ejecución del vuelo o incapacidad temporal del otro piloto) o conforme a lo dispuesto en el presente documento.

La Compañía, no efectuará llamadas telefónicas de voz a los pilotos a través del personal de Programación o de Crew Control para la notificación de cambios en sus programaciones mensuales o de la operativa diaria, quedando a este respecto a lo establecido en el artículo 11.1 y 11.2 de

los acuerdos alcanzados por la Compañía Spanair y el Comité de huelga de fecha 24 de noviembre de 2004 sobre las llamadas a pilotos por el Jefe de Día, exclusivamente por causas de fuerza mayor. Las conversaciones telefónicas que pudieran llevarse a cabo por los motivos mencionados serán grabadas, quedando a disposición de los comunicantes y de la representación de Pilotos y tras el desarrollo de un protocolo que deberá ser redactado para su estricto cumplimiento. La citada grabación de llamadas telefónicas se implantará una vez que la Compañía habilite o contrate los dispositivos técnicos necesarios para ello.

Este acuerdo volverá a ser objeto de estudio entre las partes a los 6 meses de su firma para su posible revisión o renovación, que de producirse, incluirá la limitación del número de cambios mensuales sobre la programación asignada.

Si un piloto no estuviera conforme con los cambios introducidos en su programación comunicada vía Crew Link o SMS, deberá ponerlo en conocimiento del máximo responsable de Crew Control en ese momento o, en caso de disconformidad, del Jefe de día, que será el último responsable de resolver la incidencia.

La Compañía se compromete a que esta normativa de cambios en general cualquier acuerdo, modificación o nueva interpretación del C.C. sea dada a conocer a todos y cada uno de los presentes o futuros componentes del departamento de Programación y Crew Control, que firmarán el correspondiente «enterado» de forma nominal e individualizada. La Compañía notificará a la representación de Pilotos la ejecución de tal procedimiento para su general conocimiento.

### Artículo 82. Limitaciones a la programación.

Como norma general, y salvo acuerdos especiales, no se programarán dos periodos de actividad que tengan su inicio en el mismo día natural. Se exceptúan de este precepto los denominados «Charter flights-Special events», y otros acordados entre las partes, así como los vuelos transoceánicos o de husos horarios.

Se podrá programar un máximo de cinco días naturales de servicio consecutivos.

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

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

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

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

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

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

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

### Artículo 84. Facultades del Comandante.

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, podrá exceder las normas establecidas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida, cuando causas de fuerza mayor así lo exijan y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor los supuestos de actuaciones de búsqueda y salvamento, y los de auxilio con fines humanitarios, o cuando se prevea riesgo evidente para la aeronave, su tripulación o para el pasaje.

Asimismo, el Comandante estará autorizado, en uso de sus atribuciones, a exceder los citados límites de actividad cuando, por circunstancias meteorológicas o debidas a asignación de «slots» aeroportuarios, embarque de pasajeros, control de tráfico aéreo, causas técnicas, etc., un vuelo programado correctamente y dentro del límite de actividad autorizado, pueda llegar a sobrepasar por escaso margen los mencionados límites, todo ello para evitar los perjuicios que pudiera ocasionar su no realiza-

ción, cancelación o demora excesiva. Y ello, en todo caso, observando el siguiente párrafo.

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

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

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

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

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

#### SECCIÓN 6.03 DESCANSOS

##### Artículo 85. *Descanso.*

Período ininterrumpido de tiempo, durante el cual un tripulante queda relevado de toda tarea, con el fin específico de que pueda descansar. El tiempo de descanso parcial en vuelo o en tierra no se considerará como parte de un período de descanso.

##### Artículo 86. *Lugar de descanso.*

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

##### Artículo 87. *Período de descanso.*

Todo período de actividad aérea deberá estar precedido de un período de descanso.

El período de descanso para los Pilotos tendrá una duración mínima de diez horas treinta minutos (desde treinta minutos después de calzados hasta presentación para la firma), o la de la actividad aérea precedente, la que resulte mayor, de modo que se garantice una estancia de ocho horas como mínimo en el lugar de descanso.

Se iniciará el período de descanso treinta minutos después de calzados en todos los casos y con independencia de la duración de la actividad precedente.

Cuando la duración habitual del tiempo de transporte, hacia o desde el lugar de descanso previsto, supere cuarenta y cinco minutos, se incrementará el período de descanso en el tiempo excedido.

##### Artículo 88. *Descanso en vuelos transoceánicos o de husos horarios.*

La programación de este tipo de actividades aéreas, cuando la diferencia de husos horarios entre el comienzo y la finalización de un período de actividad sea igual o mayor de cuatro husos horarios, estará restringida a cinco rotaciones al mes para un mismo Piloto, no siendo de aplicación los incrementos de actividad derivados del descanso parcial en tierra.

Si en la actividad de estos Pilotos se alternasen las series de servicios de vuelos transoceánicos o de husos horarios con otras series que no tengan esta consideración, la programación de los primeros se limitará a cuatro rotaciones al mes.

Descanso fuera de base:

1. Cuando la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea superior a una o inferior a cuatro, el período de descanso será el siguiente:

a) El descanso mínimo o la actividad anterior, lo que sea mayor, si el período de descanso da comienzo entre las 18:01 y las 24:00 locales.

b) El descanso mínimo o la actividad anterior, lo que sea mayor, más una hora si el período de descanso da comienzo entre las 00:01 y las 04:00 locales, o entre las 15:00 y las 18:00 horas locales.

c) El descanso mínimo o la actividad anterior, lo que sea mayor, más dos horas si el período de descanso da comienzo entre las 04:01 y las 15:00 horas locales.

2. Cuando la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea igual o superior a cuatro, el período de descanso será el siguiente:

a) Salvo en los supuestos contemplados en el apartado b), será de catorce horas o la actividad realizada, lo que sea mayor, con la inclusión de una noche local entre las 23:00 y las 07:00 horas.

b) En el caso de que la actividad aérea a realizar inmediatamente después de un solo período de actividad aérea con el mismo avión sea de regreso a base principal, u operativa en las situaciones de destacamento, residencia y/o destino, o bien se trate de un posicionamiento que preceda a un período de descanso, el descanso será de catorce horas o la actividad realizada, lo que sea mayor.

3. Cuando en la realización de un servicio se hayan cruzado husos horarios total o parcialmente en ambas direcciones (opuestas), solamente se tendrá en cuenta la diferencia de husos horarios entre el lugar donde el servicio comienza y el lugar en el que finaliza, a los efectos de lo establecido en los apartados 1 y 2.

Descanso en base principal (u operativa en situación de residencia y destino):

a) En todos los casos, siempre que se regrese a base principal después de una serie de servicios de vuelo, el descanso será de treinta y seis horas, con la inclusión de dos noches locales entre las 23:00 y las 07:00 horas.

b) Cuando la permanencia fuera de base sea inferior a sesenta horas, el período de descanso mínimo al regreso a base se calculará multiplicando por cuatro la diferencia de husos horarios entre la base y el lugar con la mayor diferencia de husos en el que se disfrutó un descanso, o bien treinta y seis horas con la inclusión de dos noches locales entre las 23:00 y las 07:00 horas, lo que sea mayor.

c) Para permanencias superiores a sesenta horas e inferiores a ciento sesenta y ocho horas (siete días), el período de descanso mínimo al regreso a base se calculará como en el apartado anterior, pero con un factor de seis; si el período de descanso resultante fuese inferior a treinta y seis horas con inclusión de dos noches locales entre las 23:00 y las 07:00 horas, se aplicará este último.

d) Para permanencias superiores a ciento sesenta y ocho horas (siete días), el período de descanso mínimo al regreso a base se calculará como en el apartado anterior, pero si el resultante fuese inferior a cuarenta y ocho horas con inclusión de dos noches locales entre las 23:00 y las 07:00 horas, se aplicará este último.

Descanso en base operativa (excepto en situación de residencia y destino):

Cuando un tripulante haya realizado uno o más períodos de actividad aérea en los que la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y terminación de dicha actividad sea de cuatro o más, y finalice un período de actividad aérea en un lugar con una diferencia de no más de un huso con respecto a base, el descanso será como sigue:

1. Cuando la permanencia fuera de base sea de hasta cuarenta y dos horas, el descanso será de veinticuatro horas.

2. Cuando la permanencia fuera de base sea mayor de cuarenta y dos horas pero menor de sesenta, el descanso será el resultado de multiplicar por cuatro la diferencia de husos entre la base y el lugar con mayor diferencia de husos en el que se disfrutó un descanso, siendo como mínimo de veinticuatro horas.

3. Cuando la permanencia fuera de base sea mayor de sesenta horas, el descanso será el resultado de multiplicar por seis la diferencia de husos entre la base y el lugar con mayor diferencia de husos en el que se disfrutó un descanso, siendo como mínimo de treinta y seis horas.

Consideraciones adicionales:

1. En todos los supuestos anteriores se permitirá un único período de actividad aérea que termine en la base principal, u operativa en las situaciones de residencia y destino, para recuperar a los Pilotos, antes de que comience el período de descanso calculado en la sección B. En este caso el descanso previo quedará reducido a quince horas treinta minutos.

2. Cuando dos rotaciones sucesivas se lleven a cabo en la misma dirección este u oeste, el período de descanso después de la primera podrá reducirse a veinticuatro horas. Al término de la segunda, el descanso mínimo se calculará multiplicando por ocho la diferencia de husos entre la base y el lugar en que se disfrutó el período de descanso, de forma que se incluyan, en todo caso, treinta y seis horas con dos noches locales

entre las veintitrés y las siete horas. Se entenderá como rotación, a los efectos del párrafo anterior, una programación que incluya un máximo de dos periodos de actividad aérea y empiece y termine en un lugar con el mismo huso horario que la base.

#### Artículo 89. *Descanso reducido.*

Por necesidades operativas no programables podrá disminuirse el descanso, con el consentimiento del Piloto, en una cuantía no superior a tres horas siempre y cuando resten al menos diez horas treinta minutos desde calzos hasta presentación para firma. La consecuencia de dicha reducción vendrá reflejada en la misma disminución de la máxima actividad aérea subsiguiente.

#### Artículo 90. *Descanso parcial en tierra.*

Tiempo durante el cual un Piloto puede descansar en un lugar de descanso, tal como queda definido en el artículo 86, siempre que comprenda cuatro horas como mínimo en aquél.

Los descansos parciales en tierra se computarán como si fueran de actividad aérea, permitiendo prolongar los límites de la misma hasta un máximo igual a la mitad de dicho descanso parcial, sin que en ningún caso dicha ampliación pueda superar las cuatro horas.

No será programable el descanso parcial en tierra en el período definido como de actividad aérea nocturna, salvo acuerdo expreso con la Representación de Pilotos. No obstante lo anterior, dicha representación se compromete a no oponerse a ello siempre que existan motivos razonables y no perduren en el tiempo.

#### Artículo 91. *Descanso parcial en vuelo.*

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

#### Artículo 92. *Días libres.*

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

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

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

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

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

#### 3. Clases de días libres:

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

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

Recibe el mismo tratamiento que el día libre inamovible. Se identifica la programación por la clave «LP». El plazo límite para solicitar días libres para un mes cualquiera finaliza a las veinticuatro horas del día 5 del mes anterior.

d) Día libre de recuperación: es el día libre inamovible que se programa en compensación de otro día libre (programado y no disfrutado en su momento) de entre aquellos que admiten su recuperación, de acuerdo a lo establecido en el apartado «pérdida de días libres». Se identifica en la programación por la clave «DR». Tendrá el carácter de día libre inamovi-

ble en exceso de los que correspondan en el mes en que esté previsto su disfrute.

#### 4. Número y distribución de días libres:

a) Los Pilotos disfrutarán de ciento catorce días libres al año adicionales al período de vacaciones anuales que corresponda en cada caso. De ellos, cuatro serán de libre programación por parte de la empresa.

#### b) Distribución trimestral:

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

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

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

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

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

#### c) Distribución mensual:

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

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

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

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

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

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

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

#### 5. Supuestos de pérdida de días libres programados:

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

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

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

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

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

23, 24 25 y 26 de diciembre.  
30, 31 de diciembre, 1 y de enero.  
4, 5, 6 y 7 de enero.  
Semana Santa

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

#### 6. Realización de servicio en día libre:

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

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

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

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

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

Ambas partes entienden que en este caso los días de compensación tienen la consideración de «días de vacaciones» a todos los efectos.

8. Días libres en situaciones de movilidad geográfica: Los Pilotos que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, o a una nueva base acordada contractualmente tal como se definen estos supuestos de movilidad geográfica en el Anexo I, podrán disponer de hasta cuatro, seis y diez de sus días libres, respectivamente, antes del inicio de estas situaciones y con disfrute ininterrumpido; asimismo, podrán disponer de dos, tres y cinco días consecutivos, respectivamente, de los días libres correspondientes, al reincorporarse a su base. El día de viaje a la nueva base operativa no tiene la consideración de día libre. Si la situación de movilidad geográfica se prolonga por encima de los tres meses consecutivos, el Piloto dispondrá de cuatro días, por cada tres meses, en su base de origen, sin contar en ellos los días de viaje.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 93. Vacaciones.

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

El incremento de un día señalado en el párrafo anterior, fruto de anteriores acuerdos entre las partes como compensación a la eliminación de

trienios en las tablas salariales de los pilotos, no podrá ser compensado y absorbido para el supuesto que normativa o contractualmente se reconociese el derecho a incrementar el periodo mínimo de 30 días fijado por la legislación común actualmente vigente.

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

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

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

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

## CAPÍTULO VII

### Retribuciones

#### Artículo 94. Conceptos retributivos.

Los Pilotos de Spanair a quienes se aplica el presente Convenio están retribuidos por los siguientes conceptos:

1. Retribuciones fijas:
  - a) Salario base.
  - b) Prima razón de viaje.
  - c) Prima horaria.
  - d) Prima técnica flota largo radio.
  - e) Prima de responsabilidad (cuando corresponda).
  - f) Gratificaciones extraordinarias (pagas extraordinarias).
2. Retribuciones variables:
  - a) Retribución por Exceso de Prima Razón Viaje.
  - b) Retribución por Exceso Prima Horaria.
  - c) Retribución de Actividad Aérea Nocturna.
  - d) Retribución por Husos Horarios.
  - e) Retribución de Vuelos de Situación.
  - f) Retribución en situación de Imaginaria.
  - g) Retribución en situación de Incidencias.
  - h) Retribución por Vuelos Cancelados.
  - i) Retribución por Asistencias Técnicas (Line Checks).
  - j) Retribución por Descanso Reducido.
3. Otras retribuciones:
  - a) Retribución en situación de Comisión de Servicio.
  - b) Retribución en vacaciones.
  - c) Dietas y manutención.
  - d) Retribución en promoción a primer Piloto.
  - e) Retribución en concepto de seguros.
  - f) Retribución en supuestos de movilidad geográfica.
  - g) Pluses de transporte y aparcamiento.

#### SECCIÓN 7.01 RETRIBUCIONES FIJAS

#### Artículo 95. Salario base.

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán mensualmente, en concepto de salario base, la cantidad reflejada con las siglas S.B. en el anexo que recoge las tablas salariales del presente Convenio Colectivo, en función de sus respectivas categorías y niveles correspondientes en cada caso.

#### Artículo 96. Prima razón de viaje.

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán mensualmente, en concepto de prima razón de viaje, la cantidad reflejada con las siglas P.R.V. en el anexo que recoge las tablas salariales del presente Convenio Colectivo, en función de sus respectivas categorías y niveles, y que viene referida la

actividad desarrollada para la empresa así como las especiales características del trabajo del Piloto de línea aérea por la actividad desarrollada fuera del centro de trabajo.

Artículo 97. *Prima horaria.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán mensualmente, en concepto de prima horaria, la cantidad reflejada con las siglas P.H. en el anexo que recoge las tablas salariales del presente Convenio Colectivo, en función de sus respectivas categorías y niveles, y que viene referida a las especiales características de la jornada laboral del Piloto de líneas aéreas, su duración, horarios, días festivos, imaginarias, incidencias, comisiones de servicio, etc.

Artículo 98. *Prima técnica flota largo radio.*

Los Pilotos, mientras presten servicios en la flota de largo radio, percibirán mensualmente, en concepto de prima técnica, la cantidad que recogen las tablas salariales del presente Convenio Colectivo bajo las siglas P.T. en función de su categoría y nivel.

Artículo 99. *Prima de responsabilidad.*

Los Pilotos que realicen la función de Comandante en Spanair percibirán mensualmente, en tanto que desempeñen esta función, la cantidad que se recoge en las tablas salariales del presente Convenio Colectivo con las siglas P.Resp., y que viene referida a las responsabilidades asignadas por la compañía al encomendarle los servicios.

Artículo 100. *Gratificaciones extraordinarias.*

La compañía Spanair satisfará al Piloto dos pagas extraordinarias al año que se devengarán el 30 de junio y el 20 de diciembre, y cuyos importes serán la suma del salario base, prima por razón de viaje y prima horaria.

En su caso incluirán también la prima técnica de flota largo radio y la prima de responsabilidad.

Las gratificaciones extraordinarias se abonarán de acuerdo con el siguiente criterio: La de junio está referida al primer semestre del año y la de diciembre al segundo semestre. En los casos de altas y bajas dentro de cada uno de los semestres, se abonará la parte proporcional correspondiente.

SECCIÓN 7.02 RETRIBUCIONES VARIABLES

Artículo 101. *Retribución por exceso de prima razón de viaje.*

Se retribuyen por este concepto el número de horas block equivalentes que anualmente excedan de 770 (flota de corto/medio radio) o 700 (flota de largo radio). Estos límites serán objeto de prorrateo anual correspondiente cuando se produzcan a lo largo del año procesos de duración continuada igual o superior a 10 días.

El importe de cada hora en exceso se retribuirá de acuerdo con importes recogidos en las tablas salariales bajo las siglas H.B.

Sin perjuicio de lo anterior, en las nóminas mensuales se abonarán Horas Block equivalentes que sobrepasen las 70 HB (flota de corto/medio radio) o las 65 HB (flota de largo radio). Estas horas block equivalentes, abonadas mensualmente, serán añadidas a los límites anuales anteriormente indicados (770 HB en flota de corto/medio radio y 700 HB en flota de largo radio) para calcular el cómputo anual, abonándose a final del año solo la diferencia anual entre este nuevo límite, así obtenido, y el total anual de Horas block equivalentes.

El pago de la diferencia con el cómputo anual se realizará en el mes febrero de cada año, por la cantidad correspondiente al año natural anterior.

Artículo 102. *Retribución por exceso prima horaria.*

Se retribuyen por este concepto el número de horas de actividad laboral que anualmente excedan de 1.540 (flota de corto/medio radio) o 1.225 (flota de largo radio). Estos límites serán objeto de prorrateo anual correspondiente cuando se produzcan a lo largo del año procesos de duración continuada igual o superior a diez días.

El importe de cada hora en exceso se retribuirá de acuerdo con los importes recogidos en las tablas salariales bajo las siglas A.L.

En las nóminas mensuales se abonará la actividad laboral que sobrepase las 140 horas al mes en flota de corto/medio radio y 114 horas al mes en flota de largo radio entre los meses de noviembre a abril y de las 160 horas al mes en flota de corto/medio radio y 131 horas al mes en flota de largo radio de mayo a octubre. Esta actividad laboral, abonada mensualmente, será añadida a los límites anuales anteriormente indicados (1.540 H en flota de corto/medio radio y 1.225 H en flota de largo radio) para calcular el cómputo anual, abonándose a final del año sólo la diferencia anual entre este nuevo límite, así obtenido, y el total anual de actividad laboral.

El pago de la diferencia con el cómputo anual se realizará en el mes de febrero de cada año, por la cantidad correspondiente al año natural anterior.

A efectos exclusivamente retributivos, la actividad laboral se computará desde la presentación del Piloto en el aeropuerto, no menos de sesenta (60) minutos antes de la hora programada de despegue, hasta treinta (30) minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento.

Artículo 102.bis. *Retribución por descanso reducido.*

En aquellas series de vuelos en las que no medie el descanso igual a actividad anterior y el piloto consienta en realizar el vuelo aplicando Descanso Reducido, y para la exclusiva consideración retributiva:

Se acumularán al cómputo de Actividad Laboral mensual y se retribuirán en nómina, todas las horas que medien entre el inicio de la primera actividad y el final de la última.

Adicionalmente, se retribuirán en la nómina del mes siguiente las horas de descanso no disfrutado, al precio de la Hora Block, sin que pasen a formar parte del cómputo de Horas Block Equivalentes. Aparecerán en nómina bajo el concepto «Descanso Reducido».

Las Horas Block realizadas en los vuelos de carga/correo se abonarán al doble de su precio por encima del mínimo mensual.

Artículo 103. *Retribución por actividad aérea nocturna.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán como retribución las cantidades que recogen las tablas salariales del presente Convenio Colectivo con las siglas A.A.N., y que vienen referidas a cada hora realizada de dicha actividad y que están comprendidas entre las 21:00 y las 07:00 horas locales, contadas a partir de la hora de presentación al servicio, hasta un máximo de diez horas.

A efectos retributivos, en los vuelos en que la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea igual o superior a cuatro, todas las horas de actividad en la dirección este-oeste tendrán la consideración de diurnas, y todas las horas de actividad en la dirección oeste-este tendrán la consideración de nocturnas, hasta un máximo de diez horas, que corresponde a las comprendidas entre las 21:00 y las 07:00 horas.

Artículo 104. *Retribución por husos horarios.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán como retribución variable las cantidades que recogen las tablas salariales del presente Convenio Colectivo con las siglas H.H., y que vienen referidas a las horas de vuelo realizadas en aquellos trayectos en los que la diferencia de horas locales entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad aérea sea igual o superior a cuatro.

Artículo 105. *Retribución por vuelo de situación.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair devengarán para el cómputo de horas block equivalentes mensual y anual el 100 por 100 de las horas de vuelo efectuadas en situación, computadas de acuerdo a los horarios publicados, de igual forma a cualquier otro servicio de vuelo.

Los vuelos en situación se realizarán en clase C o equivalente, siempre y cuando ésta exista, en los siguientes casos:

- Los que se realicen en vuelos regulares de Spanair.
- Los inmediatamente anteriores o posteriores (es decir, sin mediar descanso previo o posterior, respectivamente) a una actividad aérea programada de duración superior a diez horas y media, incluyendo la del transporte en situación.
- Aquellos otros que, por sus especiales características, así sean acordados para cada temporada entre Spanair y la representación sindical de Pilotos.

El resto de los vuelos en situación se efectuarán en clase turista o equivalente, salvo en aquellos supuestos en los que se decida mejorar las condiciones en que se realice el desplazamiento, sin que ello suponga un sustancial sobre coste adicional a la compañía.

Artículo 106. *Retribución en situación de imaginaria.*

Los Pilotos en plantilla devengarán en los dos primeros servicios de Imaginaria mensuales que les sean asignados el Crédito Mínimo Diario, o las Horas Block Equivalentes correspondientes al servicio de vuelo eventualmente realizado (de conformidad con la normativa sobre crédito horario), lo que sea mayor. El cómputo del crédito horario se iniciará a las 00:00 LT.

La tercera y posteriores Imaginarias realizadas en el mes devengarán 4 Horas Block equivalentes independientes del cómputo mensual y de la actividad realizada en caso de asignación de un servicio de vuelo. En caso

de Imaginaria en Hotel, se devengará una dieta si no se realizase ningún servicio de vuelo.

Artículo 107. *Retribución en situación de incidencias.*

El Piloto en situación de Incidencias percibirá en materia de variables, el 120 por 100 como mínimo de la media de su flota y categoría laboral, o la actividad realmente efectuada, la que sea mayor.

Para ello se compararán cada una de las retribuciones variables devengadas por el Piloto excluidas dietas, con la media mensual de cada variable de la flota y categoría laboral respectiva durante el período de Incidencias, y si aquéllas no representan al menos, el 120 por 100 de éstas, el Piloto percibirá el 120 por 100 de dicha variable, de acuerdo con su nivel.

Artículo 108. *Retribución por servicios de vuelo cancelados.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán en el supuesto de servicios de vuelo cancelados, tal como definidos en el artículo 70, el crédito mínimo diario según la flota a la que pertenezcan.

Artículo 109. *Retribución por asistencia técnica.*

Por las asistencias técnicas en tierra («line checks») efectuadas por los Pilotos capacitados para ello, se retribuirá a la tripulación técnica asignada según las cantidades que aparecen en las tablas salariales.

Artículo 110. *Prorrates por situaciones de incapacidad temporal.*

Los límites de horas block equivalentes y de actividad laboral mensuales que se establecen en los artículos 101 y 102 serán objeto de prorrateo mensual (sobre treinta días por mes) para aquellos Pilotos que hayan estado incurso en procesos de incapacidad temporal de duración continuada igual o superior a diez días.

SECCIÓN 7.03 OTRAS RETRIBUCIONES

Artículo 111. *Pluses de transporte y aparcamiento.*

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

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

En cualquier caso, ambas partes se comprometen a estudiar en cada base la solución particular que pueda resultar más conveniente.

Artículo 112. *Retribución en situación de comisión de servicio.*

Durante los cursos de promoción y/o progresión o en situación de comisión de servicio, los Pilotos verán reducidos sus mínimos de horas de vuelo y horas de actividad laboral tanto en su nivel mensual como en el cómputo anual en la parte proporcional correspondiente. Dicho prorrateo se efectuará sobre la base de veinte días por mes.

Quedan excluidos de lo dispuesto en el apartado anterior los cursos efectuados por los Pilotos de nuevo ingreso al causar alta en la compañía.

En los cursos de regresión de carácter forzoso se aplicará el mismo principio del primer párrafo.

Artículo 113. *Retribución en vacaciones.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán, referidos al momento en que disfruten de un período de vacaciones, su salario base, prima razón de viaje, prima horaria, plus de transporte y, si corresponde a su flota, categoría y función, el complemento técnico flota de largo radio y la prima de responsabilidad.

Los límites mensuales de horas a los que hacen referencia los artículos del presente Convenio que regulan las retribuciones por exceso de prima razón de viaje y por exceso de prima horaria serán objeto de la correspondiente reducción prorrateada, sobre la base de treinta días por mes, en aquellos meses en que se disfruten períodos de vacaciones y por el número de días de estos.

Artículo 114. *Dietas.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán como retribución variable las cantidades que recogen las Tablas Salariales del presente Convenio por cada día de desplazamiento que se efectúe por necesidades de la Compañía fuera de sus respectivos centros de trabajo –bases-, incluida la

manutención, con el fin de atender los gastos originados por dichos desplazamientos:

Dieta Nacional: Por cada día natural, o parte de él, que el Piloto se encuentre desplazado fuera de su base por necesidades de la compañía, pero dentro de territorio nacional, o en actividad aérea que no implique aterrizaje fuera del territorio nacional, percibirá la cantidad estipulada en las Tablas Salariales como Dieta nacional Diaria.

Dieta Internacional: Por cada día natural, o parte de él, que el Piloto se encuentre desplazado fuera de su base por necesidades de la compañía, pero fuera de territorio nacional, o en actividad aérea que implique aterrizaje fuera del territorio nacional, percibirá la cantidad estipulada en las Tablas Salariales como Dieta internacional Diaria.

Dieta de Husos Horarios: Dieta Internacional que se devenga en el caso de desplazamientos que impliquen el cruce de cuatro o más husos horarios en una misma dirección. El devengo de esta dieta es incompatible con el devengo de la dieta denominada «internacional».

Nota aclaratoria sobre Dietas Internacionales:

1. Aquellos vuelos en que se den las siguientes circunstancias:

que tengan su origen en un aeropuerto internacional y destino en un aeropuerto nacional, y

que tengan su salida en un día natural (día D), y su llegada en el día natural siguiente (día D+1), siempre en referencia al horario local peninsular,

darán origen al devengo de dieta internacional, tanto el día D como el día D+1).

2. Si el vuelo en cuestión fuese de Husos Horarios, cumpliéndose las condiciones a) y b), los días D y D+1 corresponderán «Dieta de Husos Horarios».

Dietas con pernocta: Para que una Dieta con pernocta pueda ser excluida de la retención a cuenta del IRPF, deben cumplirse las condiciones siguientes:

Que el Piloto se encuentra fuera de base.

Que el Piloto no esté en actividad aérea.

Que transcurra en esta situación un mínimo de 6 horas de período nocturno.

La norma aplicada por la Compañía en esta materia es:

El Piloto finaliza su servicio fuera de su base.

Intervalo de ocho horas entre la finalización de un servicio y el comienzo del siguiente, de día o de noche.

La Compañía se compromete a introducir cualquier variación tratamiento fiscal de este asunto que pueda beneficiar a los Pilotos.

Artículo 114 bis. *Manutención en actividad.*

1. Manutención en horario de actividad:

a) En situación de actividad aérea, la Compañía debe proporcionar al piloto la debida manutención en el período que señala el OM, sin perjuicio del devengo de la dieta de contacto correspondiente.

b) En el supuesto de que estando prevista la manutención a bordo del avión, ésta no fuese facilitada al piloto por causas no imputables a él, la Compañía facilitará manutención en tierra, en establecimiento de restauración u hotel, o correrá con el importe de dicha manutención, sin que en ningún caso se supere la cantidad estipulada por la Compañía, que estará en línea con lo que hubiera costado la alimentación no efectuada.

Esta cantidad será comunicada a la Representación de Pilotos.

c) Cuando a pesar de lo anterior, un piloto renuncie a efectuar bordo o en tierra una manutención para proteger la rotación y/o operación que tenga asignada, podrá solicitar a la Compañía una compensación que esta se compromete a satisfacer, por la alimentación no efectuada, siempre que su importe no supere en ningún caso, el coste que aquella hubiera tenido para la Compañía.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto a), la obligación de manutención a cargo de la Compañía se extenderá también a aquellos supuestos en que fuera de base y en el período prefijado para el almuerzo o la cena, el piloto se encuentre en situación de actividad laboral inmediatamente posterior a una actividad aérea.

2. Manutención en cursos.–Se proporcionará manutención en los cursos en tierra y en los simuladores, en los horarios que corresponda, y en su defecto, se compensará con una Dieta de Manutención.

3. Manutención a bordo.–En materia de manutención a bordo estará a lo dispuesto en el Anexo XV del presente Convenio.

Artículo 115. *Retribución en promoción a Primer Piloto.*

Una vez finalizado el período de «Pilot in Command Under Supervision» (PICUS), y en el momento de su promoción a Primer Piloto, y a los solos efectos remunerativos, se reconocerá al Piloto los derechos económicos de su nueva especialidad, correspondientes a su nivel, con efectos desde el inicio del entrenamiento, pero sin que en ningún caso pueda exceder de tres meses.

Artículo 116. *Retribución en situaciones de cambio de flota.*

Temporalmente, y hasta el momento de su suelta en la flota de destino, el Piloto conservará todas las condiciones económicas de su flota de procedencia, que serán sustituidas por las de su nueva flota desde la fecha de «suelta en flota» en la misma y percibirá con efectos retroactivos las diferencias económicas entre las condiciones de ambas flotas desde la fecha de inicio del curso para acceder a la misma.

Se excluye de lo dispuesto en el párrafo anterior a los Pilotos en PICUS, que continuarán rigiéndose por lo establecido en el artículo 115.

Artículo 117. *Retribución en concepto de seguros.*

Spanair abonará, en concepto de seguros de jubilación y de pérdida de licencia de vuelo, las cantidades que, en función de la categoría y nivel del Piloto, aparecen detalladas en las tablas salariales.

Artículo 118. *Retribuciones en supuesto de movilidad geográfica.*

Los Pilotos que se encuentren en alguna de las situaciones de movilidad geográfica regulada en el presente Convenio Colectivo (cambio de base, destacamentos, residencia y/o destino) percibirán las retribuciones recogidas en el Anexo I, sin perjuicio de lo dispuesto al respecto para los Destacamentos direccionados en el Anexo I bis del presente CC.

Artículo 119. *Crédito mínimo diario.*

Es la cantidad mínima de horas block equivalentes que un Piloto devenga en relación con los artículos de imaginaria y servicios de vuelo cancelados, en función de su pertenencia a:

- Flota de corto/medio radio: La cantidad es de cuatro horas de vuelo.
- Flota de largo radio: La cantidad es de tres horas de vuelo.

Artículo 120. *Crédito horario.*

Crédito horario es la cantidad de horas block equivalentes que un piloto devenga por cada servicio de vuelo.

Para la Flota de corto/medio radio (vuelos domésticos e internacionales), será la mayor de las cantidades siguientes y referidas a horas equivalentes.

1. Tiempo fuera de base dividido por seis.
2. Tiempo de vuelo (excluidos vuelos de situación).
3. Actividad laboral dividida por 2.
4. Crédito mínimo por servicio de vuelo 04:00 horas block equivalentes, excepto en casos de relevo en que solo se computarán los puntos 1, 2 y 3.

Para la Flota de largo radio (vuelos de husos horarios), será la de las cantidades siguientes y referidas a horas block equivalentes:

1. Tiempo fuera de base dividido por seis.
2. Tiempo de vuelo (excluidos vuelos de situación).
3. Actividad laboral dividida por 1,75.
4. Crédito mínimo por servicio de vuelo 03:00 hrs. block equivalentes, excepto en casos de relevo en que solo se computarán los puntos 1, 2 y 3.

A efectos aclaratorios, se establece que la aplicación de la normativa contenida en el presente artículo se realizará contabilizando día a día por servicio de vuelo el cómputo que sea mayor entre el tiempo de vuelo actividad y la laboral dividida por 2. Adicionalmente se aclara una vez más que el tiempo fuera de base dividido por 6 se contabiliza exclusivamente a la duración total del relevo.

Artículo 121. *Retribución de Primer Piloto.*

Es el que resulta de aplicar las tablas retributivas del anexo III para Primeros Pilotos, sin prima de responsabilidad, para cada nivel.

Artículo 122. *Retribución de Comandante.*

Es el que resulte de aplicar las tablas retributivas del anexo III para Primeros Pilotos incluyendo la prima de responsabilidad, para cada nivel.

Artículo 123. *Retribución de Segundo Piloto.*

Es el que resulta de aplicar las tablas retributivas del anexo III para Segundos Pilotos, para cada nivel.

Artículo 123.bis. *Descuentos en nómina.*

Los descuentos en nómina deberán ser notificados previamente al Piloto.

CAPÍTULO VIII

**Transportes, alojamientos y uniformidad**

Artículo 124. *Transporte en base principal.*

El transporte en la base principal y en las situaciones de residencia y destino será de cuenta del Piloto, siéndole compensando con el plus de transporte establecido para cada base.

Artículo 125. *Transporte fuera de la base principal.*

El transporte fuera de la base principal, excepto en las situaciones de residencia y destino, será facilitado por la compañía y a cargo de ella.

Dicho transporte se realizará en medios colectivos que deberán reunir unas condiciones aceptables de uso, confort, seguridad y limpieza, atendidos los existentes en el lugar en que aquél se realice.

La recogida de tripulaciones se efectuará con la antelación suficiente para que la presentación en el aeropuerto se realice normalmente una hora antes de la estimada de salida del vuelo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 59 sobre actividad aérea.

Artículo 126. *Alojamiento.*

Serán por cuenta de la Compañía el alojamiento en hoteles para los Pilotos en sus desplazamientos habituales.

La contratación del alojamiento en los hoteles, que incluirá normalmente un desayuno tipo buffet o similar, se hará directamente por la Compañía; en casos excepcionales la Compañía podrá optar por sustituir dicho servicio de desayuno por su equivalente económico.

En la determinación de los requisitos que deben reunir los hoteles participará la Representación de los Pilotos, que actuará asesorando a la Dirección de la Compañía, colaborando en la selección de los mismos cuando sea requerida para ello.

El tipo de hotel a utilizar por los pilotos ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Con el fin de garantizar un descanso adecuado, los Pilotos serán alojados, habitualmente, en habitaciones dobles de uso individual con baño propio.

En lo demás, se estará a lo dispuesto en el Anexo XI sobre requisitos que deben reunir los hoteles a utilizar por los pilotos de la compañía.

Artículo 127. *Uniformidad.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

uniformidad durante un año a partir de la firma del contrato con el nuevo suministrador.

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

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

En el supuesto de que la Compañía decida cambiar de nuevo de proveedor, se volverá a negociar con la Sección Sindical las condiciones relativas a la uniformidad con el nuevo suministrador sobre la base de lo aquí pactado.

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

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

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

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

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

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

Listado de prendas a fecha 1 de septiembre de 2006:

Relación de prendas	Puntuación
Alas pequeñas	1836,00 puntos
Americana lana tripulante	17517,00 puntos
Camisa manga corta 50/ 50	2711,00 puntos
Cartera de vuelo Savebag	9151,00 puntos
Cardigan 50/50	3630,00 puntos
Chaleco reflectante crew cremallera	1775,00 puntos
Cinturón piel (sin hebilla)	1050,00 puntos
Corbata de seda	1697,00 puntos
Emblema de piloto civil	1050,00 puntos
Gabardina técnico masculino	13841,00 puntos
Gabardina técnico femenino	13841,00 puntos
Galones comandante	1300,00 puntos
Gorra comandante	9520,00 puntos
Galones F/O	1300,00 puntos
Gorra F/O	8960,00 puntos
Hebilla cinturón	1000,00 puntos
Maleta tripulante shuttle	12046,00 puntos
Pantalón tripulante masculino	7020,00 puntos
Pantalón tripulante femenino	7020,00 puntos
Pasador corbata	885,00 puntos
Tapón protector auditivo	258,00 puntos
Tarjeta Spanair	1500,00 puntos
Tarjetas visita	1181,00 puntos
Zapato mocasín suela cuero (*)	4830,00 puntos
Zapato cordón suela goma (*)	4295,00 puntos
Camisa manga larga 50/50	2990,00 puntos
Camisa manga larga 100/100 algodón	3160,00 puntos
Camisa manga corta 100/100 algodón	2848,00 puntos
Chaleco 50/50	3315,00 puntos
Cinturón trenzado elástico	1205,00 puntos
Corbata poliéster	982,00 puntos
Trolley Roncato	7625,00 puntos

## CAPÍTULO IX

### Seguridad Social complementaria, seguros y pérdida de licencia

#### Artículo 128. Seguridad Social complementaria.

Con independencia de lo establecido en la Ley General de Seguridad Social sobre prestaciones en caso de I.T. por enfermedad común y/o accidente no laboral, el Piloto percibirá las prestaciones de la Seguridad Social incrementadas hasta el 75 por 100 del salario desde el cuarto día hasta el vigésimo, ambos inclusive y hasta el 85 por 100 a partir del vigésimo primer día a contar desde el de la baja a cargo de la empresa.

En caso de accidente de trabajo, el trabajador percibirá el 100 por 100 del salario a cargo de la empresa, sin más limitación de tiempo que el previsto a continuación.

No procederá el descuento por absentismo en aquellas ausencias que sean justificadas por el piloto mediante parte médico, que podrá ser de cualquier facultativo médico en activo para las bajas de hasta tres días, exigiéndose el parte médico oficial de la Seguridad Social en aquellas bajas que superen los tres días naturales.

Estos complementos de garantía serán abonados tan sólo hasta el límite de dieciocho meses contados desde el momento en que se produjo la baja, salvo que el trabajador pase con anterioridad a la situación de invalidez en cualquiera de los grados de incapacidad previstos. En este caso el complemento se abonará hasta el día en que pase la situación de invalidez.

El salario a que se refieren apartados anteriores estará integrado por las retribuciones salariales fijas y, si corresponde, por la prima de responsabilidad.

Para tener derecho a tal complemento el trabajador deberá someterse a los reconocimientos realizados por los facultativos médicos que la empresa determine. La negativa del trabajador a ser sometido a dichos reconocimientos determinará la suspensión de los derechos económicos contemplados en el presente artículo.

#### Artículo 129. Pérdida de licencia.

##### 1. Pérdida temporal de licencia por gestación:

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

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

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

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

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

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

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

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

En el supuesto de cesación del embarazo se considerará igualmente que está en activo hasta que, médicamente, se le declare apta, a cuyo

efecto, la empresa adoptará las medidas necesarias para su reincorporación en el plazo más breve.

## 2. Pérdida temporal de licencia por maternidad:

De acuerdo con la normativa legal vigente, está establecido un descanso por maternidad por un período máximo de dieciséis semanas de duración.

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

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

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

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

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

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

## 3. Pilotos en situación de pérdida definitiva de licencia por causas médicas.

En esta materia se estará a lo dispuesto en los Anexos n.º VIII y VII sobre pilotos en situación de pérdida de licencia y normativa de Fondo Social, respectivamente.

### Artículo 130. *Período previo a la jubilación.*

Mientras los Pilotos no puedan acceder a la jubilación de la Seguridad Social antes de cumplir los sesenta y cinco años, y en tanto a partir de los sesenta años (o edad correspondiente en caso de modificación legal o reglamentaria) no sean autorizados a pilotar, como Piloto al mando o Copiloto en servicios de transporte aéreo comercial, Spanair se compromete a abonar la cotización a la Seguridad Social, por el tope máximo, sea mediante convenio especial, si procediera, o por el sistema de cotización ordinario, de las cuotas correspondientes a empresa y trabajador, por el período comprendido entre los sesenta años (o edad correspondiente), y sesenta y cinco años, de todos aquellos Pilotos que, de alta en la plantilla de la empresa al cumplir los sesenta años (o nueva edad en caso de modificación), computen en la misma una antigüedad mínima de diez años.

Condición previa para que tenga aplicación lo dispuesto en el apartado anterior será que el Piloto, previa notificación por parte de la empresa y como mínimo un año antes de la fecha de pérdida de su licencia sin restricciones, haya reclamado, por la vía correspondiente, su derecho a la jubilación a partir de los sesenta años (o nueva edad en caso de modificación legal o reglamentaria).

Lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo lo es sin perjuicio de que la empresa pueda destinarlos en este tramo temporal a prestar servicios cualificados en tierra, si lo estima oportuno, con la remuneración que se pacte y con el consiguiente prorrateo de cotizaciones, respecto de las que el Piloto asumiría la parte correspondiente a la remuneración percibida.

En el supuesto de que normativamente se estableciesen nuevas condiciones que supusiesen la recuperación de la capacidad para pilotar, como Piloto al mando o Copiloto en servicios de transporte aéreo comercial, la compañía adjudicará las vacantes de Pilotos que se produzcan dando preferencia a quienes se encuentren en esta situación previa a la jubilación.

Si se diesen nuevas circunstancias que así lo aconsejasen, la regulación inserta en el presente artículo se adaptará a las mismas, teniendo atribuida dicha función la Comisión Paritaria del Convenio, que queda expresamente facultada para ello.

### Artículo 131. *Enfermedad o accidente fuera del territorio nacional.*

Los Pilotos que se hallen en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional tendrán pleno derecho a que la compañía, o la empresa de asistencia sanitaria concertada, se haga cargo de la totalidad de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, hasta tanto los

servicios médicos de la empresa o, en su defecto, de la entidad aseguradora autoricen el traslado a su base, siendo a partir de este momento a cargo de la compañía exclusivamente los gastos de dicho traslado.

Lo previsto en el párrafo anterior se extenderá a los familiares de primer grado que estén a cargo del trabajador y lo acompañen en su desplazamiento, cuando el tiempo en comisión de servicio fuera de España resulte superior a quince días. La empresa deberá tener conocimiento previo de cuáles serán dichas personas.

En este supuesto, el Piloto deberá solicitar a la empresa, con una antelación mínima de cinco días, la cobertura de seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

Asimismo, en caso de fallecimiento de un Piloto en servicio, Spanair, a través de los seguros concertados o directamente, cubrirá los gastos de traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar del territorio español que designen los familiares.

## CAPÍTULO X

### Reconocimiento y garantías sindicales

#### Artículo 132. *Reconocimiento y garantías sindicales.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los miembros de la Representación de Pilotos no podrán acceder a ningún cargo de la compañía hasta dos (2) años después de haber cesado como Representante Sindical. Igualmente se establece, de común acuerdo entre las partes, la incompatibilidad del ejercicio de un cargo sindical –ya sea en el ámbito empresarial o en el ámbito nacional del sindicato –con el ejercicio de un cargo en la Compañía, a excepción del de instructor en la flota a la que esté asignado el piloto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se facilitarán las estadísticas de forma trimestral y acumuladas anual-mente con los datos siguientes:

- Horas de vuelo.
- Horas de vuelo equivalentes.
- Horas en posición.
- Horas de actividad laboral.
- Dietas de contacto.
- Días fuera de base.
- Horas block por día trabajado.
- Horas block equivalentes por día trabajado.
- Acumulado anual de todo lo anterior.
- Vacaciones disfrutadas y pendientes.
- Días libres pendientes de recuperación.
- Días libres disfrutados.

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

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

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

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

La información sobre externalización se encuentra regulada en el Anexo IX

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

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

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

De acuerdo con el Plan Estratégico, la compañía Spanair se compromete a informar y evaluar periódicamente, con una Comisión de Seguimiento formada por tres representantes de cada parte (dos de SEPLA y uno de ASPA por la parte social), el desarrollo del Plan Estratégico de acuerdo a los parámetros contenidos en el siguiente cuadro, incluyendo explicaciones en detalle sobre las posibles causas que originen desviaciones en cualquiera de estos parámetros.

Factor a evaluar	Unidad de medida o de referencia	Período/factor de verificación
Identificación y dimensionamiento de las Bases de producción	Bases operativas: MAD, BCN, PMI, LPA, TFS, AGP, (BIO, VLC, SVQ/ XRY 2008-2010)*. Horquilla en cuanto al N.º de aeronaves y tiempo de incorporación de acuerdo con el presupuesto anual.	Temporadas IATA.
Plataforma de alta utilización de aeronaves	11 horas diarias de utilización de avión. 850HB anuales de productividad media por piloto.	Presupuesto General de la Compañía. Revisiones trimestrales de cumplimiento del desempeño según presupuesto.
Sustitución de la flota MD82/83 por unidades A320 (Ver Anexo II)	Sustitución de MD 82/83 por A320's entre 2007-2010 de acuerdo con los planes anuales de sustitución de flota.	Presupuesto General de la Compañía. Revisiones semestrales de cumplimiento según presupuesto.
Introducción de la flota B717 (Ver Anexo II)	Incorporación de unidades B717 a la flota de Spanair entre 2007-2010 de acuerdo con los planes anuales de introducción de flota B717.	Presupuesto General de la Compañía. Revisiones semestrales de cumplimiento según presupuesto
Expansión de la red comercial, nacional e internacional.	Plan de expansión ratificado por los sucesivos Consejos de Administración de Spanair.	Informe semestral de la Dirección de la Compañía.

\* Bases exclusivas flota B717.

El presupuesto anual será notificado a la Representación de Pilotos a la fecha de su aprobación mediante documento interno y con carácter confidencial. La información a difundir sobre planes de crecimiento, promociones previstas, etc., será acordada por ambas partes.

Durante la vigencia del presente convenio y dentro del último trimestre natural de cada año, la Dirección de Spanair procederá a comunicar a la Representación Sindical de Pilotos los parámetros e índices concretos del plan de expansión previstos y aprobados por el Consejo de Administración para el año siguiente, incluyendo el número de promociones y nuevas contrataciones que se realizarán como consecuencia de la incorporación de aeronaves.

Artículo 132.bis. *Retribución del crédito horario de Pilotos miembros de Comités de Empresa y/o Delegados de Personal, que no formen parte de las Secciones Sindicales reguladas en el art. 132 del Convenio Colectivo de Pilotos.*

Aquellos Pilotos de Spanair que, sin formar parte de los órganos de representación sindical pactados en el art. 132 del Convenio Colectivo de Pilotos, tuvieran atribuida la condición de miembros de Comité de Empresa o Delegados de Personal, verán retribuido el disfrute del crédito horario establecido en el artículo 68.e) del Estatuto de los Trabajadores en la forma siguiente:

a) Percibirán, referidos al momento en que disfruten del crédito horario antes citado, su salario base, prima razón de viaje, prima horaria, plus de transporte y, si corresponde a su flota, categoría y función, el complemento técnico flota de largo radio y la prima de responsabilidad.

b) Los límites mensuales de horas a los que hacen referencia los artículos del Convenio Colectivo que regulan las retribuciones por exceso de prima razón de viaje y por exceso de prima horaria serán objeto de la correspondiente reducción prorrateada, sobre la base de treinta días por mes, en aquellos meses en que se disfrute crédito horario y por el número de días u horas de estos.

Ello sin perjuicio de lo establecido en el art. 132 del Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair en relación con el crédito horario sindical retribuido.

## CAPÍTULO XI

**Materias adicionales**Artículo 133. *Formación de Pilotos no vinculados a Spanair.*

Al objeto de permitir la más rápida cobertura de las vacantes que, por necesidades de la compañía, sea necesario crear en los próximos años, la Representación de Pilotos y la Dirección de Spanair se comprometen a buscar y, en su caso, pactar sistemas de formación de jóvenes aspirantes que, finalmente, puedan llegar a ser contratados para prestar servicios como Pilotos en Spanair, pudiendo a tal efecto llegar a acuerdos puntuales en esta materia.

Artículo 134. *Mínimo de horas block anuales.*

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

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

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

## CAPÍTULO XII

**Normas disciplinarias**

## SECCIÓN I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 135. *Potestad disciplinaria.*

1. La facultad disciplinaria de la Empresa se ejercerá con subordinación y en la forma que establecen las presentes Normas. El ejercicio de esta facultad comprende el conocimiento y, en su caso, sanción del incumplimiento laboral y contractual del trabajador, de acuerdo con la valoración de las faltas y sanciones previstas en el capítulo III.

2. No podrán imponerse sanciones que consistan en la reducción de la duración de las vacaciones u otra minoración de los derechos al descanso del trabajador o multa de haber.

Artículo 136. *Ámbito de aplicación.*

1. Las presentes Normas son de aplicación al personal integrado en el presente Convenio Colectivo, en todos y cada uno de los centros de trabajo y bases que la Compañía tiene establecidos, o establezca en el futuro, dentro del territorio nacional.

2. Serán también de aplicación para los pilotos que, contratados en España, presten sus servicios en Delegaciones o dependencias de la Compañía abiertas en el extranjero, sin perjuicio de las normas de orden público aplicables en el lugar de trabajo.

Artículo 137. *Requisitos formales.*

La imposición de sanciones por faltas graves, y muy graves, requerirá:

1. Apertura de un Expediente Disciplinario con nombramiento de Instructor, en el que el expedientado y su Sección Sindical tendrán derecho de audiencia así como a formular cuantas alegaciones correspondan, y a presentar cuantas pruebas tengan por conveniente.

2. Tramitación del Expediente Disciplinario.

3. Comisión Consultiva.

4. Propuesta de Resolución.

5. Resolución: El Expediente tendrá que estar resuelto en el plazo máximo de treinta días hábiles desde la apertura del mismo, por medio de resolución fundada en derecho.

Artículo 138. *Procedimiento.*

1. Cuando la empresa tenga conocimiento de la existencia de unos hechos que pudieran constituir indicios de alguna de las faltas graves y muy graves recogidas en el presente Régimen Disciplinario, procederá a la apertura del preceptivo Expediente Disciplinario.

2. La empresa designará al Instructor de dicho expediente, el cual elaborará el oportuno pliego de cargos por escrito que la empresa notifi-

cará al trabajador afectado y, simultáneamente, a la Sección Sindical a la que el mismo se encuentre afiliado, siempre y cuando ésta última conste a la empresa. En dicho pliego de cargos se expresará necesariamente:

a) Relación circunstanciada de los hechos que motivan la incoación y tipificación de las faltas que se le imputan.

b) Nombre y apellidos y cargo de la persona que actuará como instructor.

c) Teléfono, fax y dirección de correo electrónico del instructor, a efectos de comunicaciones y notificaciones.

d) La advertencia de que si transcurren los plazos sin presentar alegaciones el expediente seguirá su curso.

3. Una vez efectuada la notificación del Pliego de Cargos, el expedientado y la Sección Sindical a la que pertenezca en su caso y en el plazo de quince días hábiles podrán formular Pliego de Descargos acompañando a los mismos las pruebas que tengan por oportunas. La notificación del Pliego de Cargos al expedientado se efectuara en la base operativa del Piloto. Dicho plazo se interrumpirá si el piloto afectado se hallare de vacaciones, licencias, permisos retribuidos o en cualquier situación análoga.

4. Una vez recibido por el Instructor los escritos de descargo o transcurrido el plazo para verificarlos se constituirá la Comisión Consultiva que estará formada por dos Pilotos de la Empresa designados por la Sección Sindical del Sindicato al que pertenezca el Piloto afectado y que se harán constar en el Pliego de Descargo de esta y, en el caso de no estar afiliado, por dos Pilotos de la Empresa a elección del interesado, también designados en el Pliego de Descargo del interesado; dos personas designados por la Dirección de la Compañía, de los que uno de ellos será el Director de Operaciones o Piloto en quien éste delegue y la otra el Director de RR.HH. o la persona en quien éste delegue.

El Instructor deberá poner a disposición de la Comisión la totalidad del expediente y de las actuaciones habidas en el mismo hasta ese momento.

La función de la Comisión será elaborar un informe con relación circunstancias de hecho que concurren como motivo para la imposición de cualquier sanción por falta grave o muy grave.

Dicha Comisión practicará cuantas diligencias tenga por necesarias para emitir el oportuno informe, estando la compañía obligada a facilitar a la misma cuanta documentación tenga ésta por necesaria para el esclarecimiento de los hechos. La Comisión deberá emitir el informe, que no será vinculante, en el plazo de siete días hábiles desde su constitución.

Dicho informe comprenderá la opinión mayoritaria de dicha Comisión, sin perjuicio de que, de existir discrepancias, el miembro discrepante pueda exponer su voto particular, y concluirá si a juicio de la Comisión, el piloto actuó o no correctamente. El informe se entregará al instructor. Si la Comisión no alcanzara una opinión mayoritaria, el informe lo hará constar así. Si la Comisión no emite informe pero alguno de sus miembros desea manifestar su opinión particular podrá remitirla directamente al instructor. El trámite se entenderá cumplido si la Comisión no emite su informe en el plazo fijado.

La Comisión comunicará simultáneamente sus actuaciones e informes a la compañía, al Piloto afectado y a su Sección Sindical en su caso. En caso de no existir informe de la Comisión, o haberse emitido opinión particular de alguno de sus miembros, el instructor así lo comunicará al Piloto afectado y a su Sección Sindical en su caso.

Los plazos de tramitación del expediente se interrumpirán en tanto esté conociendo la comisión.

5. Una vez recibido por el instructor el informe de la comisión, las eventuales opiniones particulares de alguno de sus miembros o transcurrido el plazo para ello, el instructor emitirá Propuesta de Resolución, que elevará al conocimiento de las partes interesadas y del órgano llamado resolver.

6. El órgano designado para resolver por la Dirección de la empresa, en el término fijado para la prescripción de faltas y sanciones, impondrá si procede por escrito la correspondiente sanción o sobreseerá el expediente, sin necesidad de ajustarse necesariamente a la propuesta de resolución del instructor. Cualquiera que sea la decisión, tendrá que ser notificada por escrito al interesado y a su Sección Sindical, si es el caso. El trabajador afectado podrá interponer cuantas acciones legales le correspondan frente a dicha decisión.

7. Los plazos de prescripción de las faltas y sanciones previstos este capítulo se interrumpirán durante la tramitación del expediente, entendiéndose como primer día, el siguiente hábil a la notificación al trabajador del pliego de cargos, y el último día el de entrega al instructor del informe de la Comisión consultiva o el día siguiente al vencimiento del plazo para su entrega.

Artículo 139. *Prescripción de las faltas.*

Las faltas prescribirán en los plazos fijados en el Estatuto de los Trabajadores, iniciándose el cómputo en el momento en el que la Empresa tuviera conocimiento de su comisión a través de cualquiera de sus Cargos.

Los Órganos de Tramitación y los Mandos respectivos que deban despachar cualquier diligencia, consulta, comunicación o información relacionada con un expediente disciplinario, imprimirán a las actuaciones que procedan la máxima urgencia.

#### SECCIÓN II. ANTECEDENTES Y REGISTRO

##### Artículo 140. *Resoluciones sancionadoras.*

Las resoluciones sancionadoras dictadas por faltas leves, graves muy graves, deberán ser trasladadas por el Órgano que las haya acordado, mediante copia, a la Dirección de Recursos Humanos de la compañía.

##### Artículo 141. *Registro de antecedentes.*

La Dirección de Recursos Humanos llevará un registro de antecedentes disciplinarios.

##### Artículo 142. *Indicaciones del registro.*

En el Registro se inscribirán las sanciones impuestas a cada Piloto la Empresa, con la indicación del órgano que la decretó, fecha de su imposición y demás circunstancias que pueda ser oportuno hacer constar.

##### Artículo 143. *Expedición de certificados.*

En los casos en que así lo solicite el Órgano que instruya cualquier expediente disciplinario, la Dirección de Recursos Humanos le remitirá certificado acreditativo de los antecedentes que sobre el Piloto afectado puedan existir en dicho Registro.

##### Artículo 144. *Cancelación de antecedentes.*

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

- a) Las faltas leves: Seis meses.
- b) Las faltas graves: Doce meses.
- c) Las faltas muy graves: Dieciocho meses.

#### SECCIÓN III. FALTAS Y SANCIONES

##### Artículo 145. *Faltas leves.*

Son faltas leves:

1. Dos faltas de puntualidad en la asistencia al trabajo, no justificadas, en el plazo de un mes.
2. Abandono del puesto de trabajo o del servicio durante breve tiempo en la jornada de trabajo, siempre y cuando dicho abandono no produzca perjuicio a la empresa.
3. Los pequeños descuidos en la realización del trabajo y en la conservación de los maquinas, herramientas y materiales de la empresa, si no produce daño.
4. Falta de aseo e higiene personal, o incumplimiento de la normativa interna sobre uso de uniformidad, si es ocasional.
5. No atender al público con la diligencia o corrección debidas.
6. No comunicar a la empresa los cambios de domicilio, los justificantes médicos o partes de baja médica en caso de incapacidad temporal, los medios hábiles para la comunicación de la empresa con el piloto o los datos necesarios para que por ésta ultima se dé cumplimiento a las obligaciones en materia de Seguridad social, tributaria o cualquier otra de carácter obligatorio oficial.
7. Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones laborales que no produzca daño a la empresa, sus clientes o resto de los trabajadores.

##### Artículo 146. *Faltas graves.*

Son faltas graves:

1. Las cometidas contra la disciplina en el trabajo o contra el respeto debido a sus superiores, compañeros o subordinados, salvo que consti-tuya falta muy grave de acuerdo con el artículo siguiente.
2. La falta de aseo que produzca quejas justificadas de los compañeros de trabajo.
3. La falta de puntualidad repetida en la asistencia al servicio o puesto de trabajo. Se entenderá que es repetida cuando se produzca más de dos veces en un período de treinta días.
4. La falta de un día al trabajo en un mes, sin causa que lo justifique.

5. El quebranto o violación de secretos o reserva obligada sin que se produzca grave perjuicio a la Empresa.

6. El realizar durante la jornada trabajos particulares.

7. Emplear para uso propio equipos, bienes o herramientas de la Empresa, aun fuera de la jornada de trabajo, sin autorización.

8. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente, para sí o sus compañeros.

9. La inobservancia de las medidas de seguridad e higiene adoptadas por la empresa, salvo que sea calificada de muy grave.

10. Las de negligencia o descuido inexcusables en el servicio, salvo que por el perjuicio irrogado deba ser calificado como muy grave.

11. La falta de atención y cortesía con el público reiterada y no excusable.

12. La simulación de enfermedades o accidentes.

13. Caducidad de la licencia de vuelo del Piloto por causas a él imputable.

##### Artículo 147. *Faltas muy graves.*

Son faltas muy graves:

1. Presentarse el piloto al servicio en estado de embriaguez.
2. Abuso de autoridad y los malos tratos de palabras y obras o la falta grave de respeto y consideración a los Jefes o sus familiares, así como los compañeros y subordinados.
3. Originar riñas y pendencias con sus compañeros de trabajo.
4. El quebrantamiento del secreto relacionado con la defensa nacional y de los secretos e informaciones confidenciales de la Empresa a que se haya tenido acceso por razón del cargo y haya provocado daño grave para la Empresa salvo que la utilización de dicha información fuera necesaria para la defensa de un derecho reconocido legalmente.
5. Abandono del trabajo sin causa justa, cuando del mismo se derive paralización de las labores de los productores ligados en el servicio.
6. Cualquier infracción de la legislación de Aduanas.
7. El abuso de autoridad por parte de los Jefes y cargos de la compañía.
8. La falsedad u omisión de datos en los partes y actas de trabajo.
9. Hacer desaparecer, inutilizar o causar desperfectos en el material, herramientas, maquinas, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos de la Empresa.
10. Seis o más faltas de puntualidad no justificadas a la asistencia al trabajo cometidas en un período de tres meses.
11. Faltar al trabajo más de dos días sin causa justificada en período de dos meses.
12. La reincidencia en la comisión de una falta grave tipificada en apartados 9 y 10 del artículo anterior.
13. La disminución voluntaria y continuada del rendimiento en el trabajo normal o pactado.
14. La trasgresión de la buena fe contractual y el abuso de confianza.
15. La indisciplina o desobediencia en el trabajo.

##### Artículo 148. *Incoación por abuso de autoridad.*

A instancias del Piloto afectado o de la Sección Sindical en su caso, la Dirección de la Compañía incoará expediente disciplinario contra aquellos pilotos con cargos de la empresa que en el desempeño de su función incurran en abuso de autoridad y así se haya puesto de manifiesto mediante resolución administrativa o sentencia judicial, ambas firmes.

##### Artículo 149. *Sanciones por faltas leves.*

Para las faltas leves se podrán imponer las siguientes sanciones:

1. Amonestación verbal
2. Amonestación por escrito
3. Suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días.

##### Artículo 150. *Sanciones por faltas graves.*

Para las faltas graves se podrán imponer las siguientes sanciones:

1. Suspensión de empleo y sueldo entre tres y quince días.

##### Artículo 151. *Sanciones por faltas muy graves.*

Para las faltas muy graves se podrán imponer las siguientes sanciones:

1. Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días.
2. Despido. En ningún caso se podrá imponer la sanción de despido en aplicación de la figura de la reincidencia.

## CAPÍTULO XIII

**Gestión de expedientes personales de pilotos**Artículo 152. *Expedientes personales.*

1. Los Pilotos tendrán acceso libre a sus propios expedientes.
2. Al dar entrada en un expediente a cualquier documento, deberá ser comunicado al interesado, al objeto de que pueda alegar lo que considere conveniente. Dicha alegación será adjuntada al documento que originó.
3. Habrá exclusivamente dos expedientes personales por piloto:

Expediente dependiente de la Dirección de Operaciones para las cuestiones relativas a Inspección e Instrucción. Todos los documentos a partir de la fecha deberán estar firmados por un representante de la Dops y piloto, o un testigo en caso de que éste no quiera firmarlo.

Expediente dependiente de la Dirección de Recursos Humanos, para el resto de asuntos. Todos los documentos a partir de la fecha deberán estar firmados por un representante de RRHH y el piloto, o un testigo en caso de que éste no quiera firmarlo.

4. Las menciones, reconocimientos y felicitaciones por actuaciones en el ejercicio profesional deberán quedar anotados y registrados en el expediente.

## Disposición adicional primera.

En materia de escalafón, la normativa contenida en el presente Convenio no tendrá, en ningún caso, efecto retroactivo, considerándose con plena validez el orden de prelación de Pilotos establecido en el escalafón técnico de fecha 31 de marzo de 1992, publicado el 30 de abril de 1993, que no podrá verse alterado por la aplicación de la citada norma.

## Disposición adicional segunda.

Denunciado el presente Convenio, ambas partes se obligan a iniciar negociaciones con carácter inmediato a fin de alcanzar un nuevo pacto.

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

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

## Disposición adicional tercera.

Se faculta a la Comisión Paritaria de este Convenio para que desarrolle y, en su caso, modifique aquellos artículos relacionados con el escalafón técnico y la antigüedad técnica.

## Disposición adicional cuarta.

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

## Disposición adicional quinta.

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

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

No obstante lo anterior, los Pilotos que por aplicación de la extinta normativa sobre antigüedad del II Convenio hubieren devengado días de vacaciones adicionales por encima de los treinta y uno establecidos como máximo en este Convenio, mantendrán dicha mejora en concepto de condición «ad personam», absorbible y compensable.

## Disposición adicional sexta.

Spanair concederá excedencia y autorización expresa para prestar servicios en la compañía Air Comet a los pilotos que así lo soliciten.

Disposición final primera. *Cláusula derogatoria.*

El presente Convenio sustituye al III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, que queda derogado en su totalidad, así como todos los demás acuerdos y pactos suscritos con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo Convenio.

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

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

Disposición final tercera. *Normativa subsidiaria.*

En todo aquello no regulado en el presente Convenio, se aplicará, en materia de actividad, limitaciones y descansos, la normativa aplicable dictada por la Autoridad Aeronáutica.

En todo lo demás, se aplicará con carácter supletorio el Estatuto de los Trabajadores y demás disposiciones vigentes.

## ANEXO I

**Movilidad geográfica**

## A) Movilidad geográfica. Definiciones generales.

Se entiende por base:

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

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

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

## B) Movilidad geográfica por razones de servicio.

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

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

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

## C) Movilidad geográfica con carácter voluntario.

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

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

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

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

## a) Normas generales:

Todo Piloto podrá encontrarse en las situaciones de destacamento, residencia o destino, de forma voluntaria o forzosa, de acuerdo con las necesidades de servicio justificadas por la compañía.

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

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

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

Destacamento: Un punto por mes.  
Residencia: 0,85 puntos por mes.  
Destino: 0,80 puntos por mes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Alojamiento en hotel a cargo de la compañía. Un suplemento de media dieta diaria de la modalidad que corresponda.

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

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

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

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

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

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

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

Una indemnización equivalente a cuatro mensualidades de su salario base.

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

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

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

Una cantidad compensatoria por el traslado parcial de enseres de hasta 500.000 pesetas. Alojamiento en hotel y dieta completa a cargo de la compañía durante los primeros treinta días; a partir de este momento, percibirá diariamente una cantidad equivalente al 85 por 100 del importe de la media dieta que corresponda.

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

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

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

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

b) Una indemnización equivalente a ocho mensualidades de su salario base.

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

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

e) Días libres en destacamento forzoso

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

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

Normas comunes a la movilidad geográfica con carácter voluntario:

Los principios generales que deberán observarse en esta materia son los siguientes:

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

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

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

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

2. Pilotos que por procesos de promoción y/o progresión opten voluntariamente por la vacante, adjudicándose por criterio de mayor antigüedad.

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

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

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

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

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

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

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

De acuerdo a lo estipulado en el Acuerdo de fecha 31 de octubre de 2006 del Plan Estratégico, y con vigencia temporal hasta el 31/12/2010, se establece que en el proceso de sustitución de los MD's por A320, la Compañía ofertará vacantes para cambios de base en turno voluntario, para Pilotos pertenecientes a las categorías y flota requeridas en función de la fecha y de la base de asignación de las unidades Airbus que se incorporen. Una vez asignados los cambios de base del turno voluntario anterior, la Compañía publicará las convocatorias de cursos A320 (CMTES y F/O's) para cubrir por Promoción y/o Progresión, las vacantes que se generen en las bases deficitarias y en función de las fechas de llegada de los aviones.

Durante la vigencia del Plan Estratégico de fecha 31/10/2006, los Pilotos que sean contratados en la categoría de Segundo Piloto y sean asignados, desde el inicio de su relación contractual, a cualquier flota distinta de MD, no tendrán prioridad para la cobertura de vacantes de su categoría y flota, frente a aquellos Segundos Pilotos que tengan prioridad en el orden de prelación del EPS (pilotos contratados en Spanair hasta el 31 de diciembre de 2006) y opten voluntariamente a la cobertura de las vacantes ofertadas por la Compañía.

Durante la vigencia del Plan Estratégico de fecha 31/10/2006, la oferta de vacantes para cambios de base en turno voluntario, así como la publicación de vacantes por Promoción y/o Progresión, podrán realizarse por la Compañía de forma simultánea.

Durante el proceso descrito en los párrafos anteriores relativo al Plan Estratégico, la Compañía ofertará condiciones económicas más favorables a las previstas en el Convenio Colectivo para aquellos pilotos que asignados a bases sobredimensionadas procedan a trasladarse a bases deficitarias. Dichas condiciones incluirán una compensación económica adicional, que tendrá carácter de «direccionada», siendo de aplicación para aquellos pilotos que, encontrándose en la situación descrita, accedan voluntariamente a su traslado.

De no alcanzarse el adecuado dimensionamiento de cada una de las bases durante la vigencia del Plan Estratégico, la Compañía ofertará, para aquellos pilotos que se encuentren inadecuadamente ubicados de acuerdo al «concepto de bases», opciones tales como un sistema de «commuting» pactado con la RP, prejubilaciones, jubilaciones parciales, bajas incentivadas, reducciones de jornada voluntarias, novaciones de contrato a fijos discontinuos, etc.

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

## ANEXO I BIS

### Destacamentos Direccionados

Las necesidades temporales de pilotos en una determinada base de la Compañía que resulte ser deficitaria por un periodo determinado de tiempo, podrán ser cubiertas mediante la figura del Destacamento Direccionado que se regula en el presente acuerdo.

Las necesidades de pilotos que pudieran aparecer en cualquier otro destino o lugar distinto de las bases contractuales de la Compañía, y surgidas como oportunidades temporales de negocio, se cubrirán con arreglo a lo establecido en el vigente CC en vigor.

Expositivo:

Primero.—Que por «Destacamento Direccionado» se entiende aquel destacamento que posibilita cubrir necesidades temporales de pilotos en una determinada base contractual deficitaria de la Compañía, limitando las bases contractuales de origen de dichos pilotos a una, determinada por la Compañía, por entender que temporalmente existe superávit de tripulaciones en dicha base.

Segundo.—Que la implantación y utilización de dicha figura pretende compensar el número de tripulaciones por base, en cada una de las flotas de la Compañía, dependiendo de la distinta carga de producción comercial estacional.

Estipulaciones:

Primera.—Que por parte de la Empresa se podrán convocar «destacamentos direccionados» en las bases contractuales deficitarias en tripulaciones de la Compañía, a costa de las bases contractuales que tienen superávit de éstas.

Segunda.—Que la Dirección de Operaciones de Spanair convocará las vacantes a cubrir con una antelación mínima de veinte días naturales a la fecha en la que deba iniciarse el destacamento, indicando el número de las mismas, la base o bases peticionarias y la base a la que se dirigen, así como la función de los pilotos solicitados y la duración de dicho destacamento, que en ningún caso podrá exceder de treinta días.

Exclusivamente en las asignaciones en turno voluntaria, podrá reducirse el plazo mínimo de antelación en la convocatoria previsto en el párrafo precedente, que será como mínimo de quince días naturales.

La concesión o asignación de los destacamentos se publicará en la programación mensual del mes de que se trate. Se notificará al interesado con cinco días mínimos de antelación en caso de turno voluntario, si bien, a los destacados en turno forzoso, se les informará con una antelación mínima de quince días a la fecha de inicio del destacamento.

Tercera.—Que la programación de los pilotos afectados se realizará de la misma forma que la del resto de los pilotos de la base a la que han sido destacados.

Cuarta.—Cada Destacamento direccionado contará un punto por mes o fracción.

La Compañía llevará una lista de los puntos de Destacamentos Direccionados, independiente del resto de destacamentos.

Quinta.—Que el orden de concesión de dichos destacamentos, para el caso de solicitarse de forma voluntaria, será en función del número de puntos asignados al piloto, dando prioridad a los de más baja puntuación; en caso de igualdad de puntos se seguirá el criterio de antigüedad administrativa de los pilotos de la base de origen del destacamento y de la función y flota requeridas.

En el supuesto de aplicación del turno forzoso, se seguirá el criterio del orden inverso a la antigüedad administrativa (de menor a mayor antigüedad) de pilotos de la base de origen del destacamento y de la función y flota requeridas.

Sexta.—Que los pilotos designados para dichos destacamentos, tanto en turno voluntario como forzoso, deberán tener disponibilidad para efectuar los servicios de vuelo que se les asignen, durante el período de destacamento, es decir, no deberán contar con limitaciones tales como vacaciones, RJs, instrucción, etc. en dicho período.

Séptima.—Ningún Piloto repetirá destacamento en turno forzoso, hasta que no lo hayan hecho en igual número de veces el resto de los pilotos de su base contractual, flota y función.

Octava.—Que tanto en los casos de turno voluntario como forzoso, las condiciones económicas del piloto destacado serán las que siguen:

a) Desplazamiento de ida y vuelta, al inicio y fin de la situación de destacamento, de los pilotos afectados así como de un acompañante por piloto.

- b) Hotel: alojamiento y desayuno para el piloto y su acompañante.  
 c) Dietas: Una Dieta Nacional o Internacional por cada día de Destacamento, según lo establecido en el artículo 114 del CC, independientemente de que el Piloto realice cualquier tipo de actividad o no.  
 d) Prima de Destacamento Direccionado: La cantidad de 55 Euros por piloto y día de Destacamento Direccionado.  
 e) Recogida hotel-aeropuerto-hotel, el día en que el piloto tenga servicio asignado.

## ANEXO II

### Vacaciones

#### Introducción

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

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

#### Normas generales

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

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

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

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

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

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

- a) Si las vacaciones perdidas eran de carácter forzoso, serán reasignadas por la Compañía para su disfrute en el primer período disponible.  
 b) Si las vacaciones perdidas eran de carácter voluntario, el piloto elegirá otro período disponible a disfrutar.  
 c) En cualquiera de los casos anteriores, la puntuación por vacaciones a asignar será la mayor de ambos períodos: bien la del inicialmente asignado o bien la del finalmente disfrutado.

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

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

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

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

### Puntuación

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

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

La tabla de puntuación será la siguiente:

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

La Semana Santa contabilizará 15 puntos.

La semana siguiente a Semana Santa 10 puntos.

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

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

Las puntuaciones se computarán a final del año vacacional (1 febrero a 31 enero), sumándose a las de los años anteriores. Las Jefaturas de Flota publicarán el listado de puntuaciones.

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

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

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

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

#### Publicación, petición y adjudicación

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

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

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

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

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

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

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

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

La asignación de turnos se efectuará de la siguiente forma:

#### 1. Con carácter voluntario:

En periodos de Semana Santa, verano y Navidad el máximo número de semanas a asignar será de dos.

Se hará por orden de puntuación de menor a mayor.

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

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

Se le asignarán siempre que haya cupo.

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

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

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

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

## 2. Con carácter forzoso:

Se hará por orden de puntuación de mayor a menor.

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

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

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

Febrero.  
Enero.  
Marzo.  
Noviembre.  
Abril.  
Octubre.  
Mayo.  
Diciembre.  
Junio.  
Septiembre.

### Cupos anuales:

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

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

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

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

### Prorrato de días libres:

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

### Casos especiales. reducciones de jornada

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

23, 24, 25 y 26 de diciembre.  
30 y 31 de diciembre, y 01 y 02 de enero.  
04, 05, 06 y 07 de enero.  
Miércoles, Jueves, Viernes y Sábado Santos.

### Turnos especiales de navidad:

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

1. 24 y 25 diciembre.
2. 31 de diciembre y 1 de enero.
3. 5 y 6 de enero.

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

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

La asignación de Flota se hará del siguiente modo: se acomodarán, por orden estricto de antigüedad administrativa, todas las peticiones que per-

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

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

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

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

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

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

## ANEXO III

### Tablas salariales

De acuerdo a lo estipulado en el Acuerdo de fecha 31 de octubre de 2006 del Plan Estratégico, y con vigencia temporal hasta el 31/12/2010, se establece que:

El nivel 11 se aplicará desde la fecha de incorporación a Spanair e incluye el periodo de instrucción. Los cambios de nivel para pilotos con experiencia se realizarán de acuerdo con los puntos b) y c) del art. 28 del actual Convenio Colectivo vigente, adaptándolo a los nuevos niveles y tiempos de permanencia pactados.

Los importes correspondientes al nuevo nivel de Pilotos Primeros, serán objeto de idéntica revisión salarial que el resto de niveles de dicha tabla salarial.

Los importes correspondientes a los nuevos niveles incorporados en las tablas salariales de Segundos Pilotos, se mantendrán sin revisión desde el inicio de la vigencia del presente acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2007, salvo en aquellos conceptos cuyos importes sean comunes para todos los niveles salariales y que sean objeto de revisión antes de la indicada fecha (Plus de Transporte, Line Checks y Dietas).

## ANEXO IV

### Uniformidad

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

Comandante masculino		Comandante femenino	
Descripción	Equipa- miento inicial	Descripción	Equipa- miento inicial
Alas pequeñas.	2	Alas pequeñas.	2
Americana lana trip.	2	Alas grandes.	1
Camisa manga corta.	5	Americana piloto feme- nino.	2
Cartera vuelo.	1	Blusa piloto femenino.	5
Cinturón.	1	Bolso femenino.	1
Corbata uniforme.	2	Cartera vuelo.	1
Gabardina trip.	1	Cinturón.	1
Galones Comandante.	2	Gabardina personal fem.	1
Gorra Comandante.	1	Galones Comandante.	2
Hebilla cinturón.	1	Gorra Comandante.	1
Jersey tripulación Téc- nico.	1	Hebilla cinturón.	1
Maleta Piloto.	1	Maleta piloto.	1
Pantalón lana tripula- ción.	3	Pantalón piloto feme- nino.	3
Pasador corbata.	1	Rebeca auxiliar feme- nina.	1
Tarjeta Spanair.	1	Tarjeta Spanair.	1
Tarjeta aparcamiento.	1	Tarjeta aparcamiento.	1

Comandante masculino		Comandante femenino	
Descripción	Equipa- miento inicial	Descripción	Equipa- miento inicial
Tarjetas visita.	2	Tarjetas visita .	2
Tarjeta descuento v. regu- lar.	1	Tarjeta descuento v. regular.	1
Zapatos caballero.	2	Zapatos.	2

Comandante masculino		Comandante femenino	
Descripción	Equipa- miento inicial	Descripción	Equipa- miento inicial
Alas pequeñas.	2	Alas pequeñas.	2
Americana lana trip.	2	Alas grandes.	1
Camisa manga corta.	5	Americana piloto feme- nino.	2
Cartera vuelo.	1	Blusa piloto femenino.	5
Cinturón.	1	Bolso femenino.	1
Corbata uniforme.	2	Cartera vuelo.	1
Gabardina trip.	1	Cinturón.	1
Galones F/O.	2	Gabardina personal fem.	1
Gorra F/O.	1	Galones F/O.	2
Hebilla cinturón.	1	Gorra F/O.	1
Jersey tripulación Téc- nico.	1	Hebilla cinturón.	1
Maleta Piloto.	1	Maleta piloto.	1
Pantalón lana tripula- ción.	3	Pantalón piloto feme- nino.	3
Pasador corbata.	1	Rebeca auxiliar femenina.	1
Tarjeta Spanair.	1	Tarjeta Spanair.	1
Tarjeta aparcamiento.	1	Tarjeta aparcamiento.	1
Tarjetas visita.	2	Tarjetas visita .	2
Tarjeta descuento v. regu- lar.	1	Tarjeta descuento v. regular.	1
Zapatos caballero.	2	Zapatos.	2

#### ANEXO V

##### Garantía de equilibrio

El 80 por 100 de pilotos por especialidad deberán quedar mensualmente comprendidos dentro de la franja limitada por la desviación > 10 por 100 de la media de horas block del 90 por 100 central (es decir, eliminados el 5 por 100 inferior y superior) de los pilotos que entren en el cómputo. Los pilotos que superen en más de un 25 por 100 la media de la flota serán añadidos en el cálculo para la obtención de dicha media.

Esta garantía mensual se refuerza en el cómputo anual de la siguiente manera:

El 85 por 100 de pilotos por especialidad deberán quedar anualmente comprendidos dentro de la franja limitada por la desviación > 5 por 100 de la media de block del 90 por 100 central (es decir, eliminados el 5 por 100 inferior y superior) de los pilotos que entren en el cómputo. Los pilotos que superen en más de un 15 por 100 la media de la flota serán añadidos en el cálculo para la obtención de dicha media.

No será considerados en estos cálculos los pilotos que:

Mensualmente tengan dos o más días de baja o disfruten algún período de vacaciones.

F/Os en instrucción.

Pilotos en comisión de servicio, cargos operativos y aquellos otros a los que el Convenio les asigna la media de horas block de su categoría y flota.

Anualmente, aquellos que queden excluidos del cómputo mensual en tres o más ocasiones o que tengan más de siete días de baja a lo largo del año, excepto por razón de vacaciones.

Si la programación de pilotos de Spanair no cumpliera este requisito algún mes, a la totalidad de los pilotos de la flota incluidos en el cómputo (no a los que por días de baja u otras circunstancias no estén incluidos en el mismo) que se hayan quedado por debajo de la media de la flota les contabilizaría como parte de su cómputo anual la diferencia entre las horas block voladas por cada piloto y el límite inferior de la franja marcado por el 10 por 100 de la media de la flota. Igual regla será aplicada anualmente pero utilizando el límite inferior de la franja anual 5 por 100 de la media de la flota. En este caso, se tendrán en cuenta para el cálculo

de cada Piloto afectado, las horas block que, debido a este sistema, le hayan sido contabilizadas en los cálculos mensuales.

#### ANEXO VI

##### Pilotos de baja experiencia que causan alta en Spanair

En cuanto al momento y condiciones en que deben causar alta en Spanair los nuevos Pilotos Segundos que, carentes de calificación y que acumulen menos de 1.000 horas de vuelo, han de realizar y superar el preceptivo curso, se acuerda lo siguiente:

Los nuevos pilotos causarán alta administrativa en la Compañía el día de inicio del curso inicial de calificación (pruebas teóricas y prácticas) siendo dados de alta en la Seguridad Social desde esta misma fecha, bajo la modalidad de Licencia No Retribuida, sin perjuicio de lo que se dirá en el párrafo siguiente, siendo obligación de la compañía efectuar la cotización correspondiente desde aquella fecha hasta el momento en que se superen satisfactoriamente las pruebas teóricas del curso.

Los pilotos, durante el citado período, en concepto de dietas y al objeto de atender a los gastos de manutención, percibirán mensualmente una cantidad equivalente a los devengos salario base, prima razón de viaje y prima horaria del nivel salarial 11 de la tabla de pilotos segundos de la compañía, siendo esta la única percepción que, por todos los conceptos, incluidas las dietas, devengarán durante el período mencionado.

Los gastos de desplazamiento, hotel y desayuno serán por cuenta de la Compañía durante el citado curso.

Las cantidades que se adelantan, como dietas, a los F/O's de baja experiencia durante el curso inicial, constituirán un devengo formal.

#### ANEXO VII

##### Normativa de funcionamiento del Fondo Social de Pilotos

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

#### CAPÍTULO I

##### Naturaleza, extensión, comisión de control y régimen del Fondo

###### Artículo 1.

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

###### Artículo 2.

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

###### Artículo 3.

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

###### Artículo 4.

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

###### Artículo 5.

La Comisión de Control estará compuesta por dos representantes sociales, miembros de la representación de pilotos, y dos representantes

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

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

#### Artículo 6.

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

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

#### Artículo 7.

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

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

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

## CAPÍTULO II

### Disposiciones generales

#### Artículo 8.

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

#### Artículo 9.

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

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

#### Artículo 10.

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

## CAPÍTULO III

### Cobertura del Fondo Social

#### Artículo 11.

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

#### Artículo 12.

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

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

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

#### Artículo 13.

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

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

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

#### Artículo 14.

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

#### Disposiciones finales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ANEXO VIII

### Pilotos en situación de pérdida de licencia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La plantilla ha visto aumentar su número de pilotos.

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

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

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

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

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

## ANEXO IX

### Externalización

#### 1. Introducción

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

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

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

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

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

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

#### 2. Normas de actuación y limitaciones

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

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

por los kilómetros existentes entre el punto de origen y el destino (kilómetros usados estándar IATA-CD ROM «World Air Distances»). Por ejemplo: Un vuelo entre MAD y VLC operado por el MD 82 EC-HHF representa: 149 plazas X 285 kilómetros = 42.465 ASK's -. El cómputo general de los ASK's de Spanair resulta de la suma de todos los vuelos (regulares y charter) con sus respectivos ASK's. El número total de ASK externalizados en «Wet Lease» no podrá exceder del 11 por 100 de los ASK's totales mensuales de Spanair (comercializado JKK).

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

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

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

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

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

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

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

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

Los vuelos de Correo operados en régimen de Wet Lease para Spanair, computarán en el 11 por 100 de ASK's del límite de externalización con el 30 por 100 de sus ASK's, respetando en todo caso lo pactado respecto al límite de externalización, en cómputo global, según el Plan Estratégico de fecha 31 de octubre de 2006.

### 3. Información

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

### 4. Otras formas de externalización

Con independencia del Acuerdo de Externalización reflejado en los puntos 2 y 3, hay otra serie de formas de externalización que requieren aceptación (excepto punto 4.b. y 4.c) por parte de la representación sindical de pilotos, en caso de que se lleven a cabo y que no computan en cálculo del 11% de ASK's autorizados respetando en todo caso lo pactado respecto al límite de externalización, en cómputo global, según el Plan Estratégico de fecha 31 de octubre de 2006. Estos son:

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

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

c) Los ASK's producidos en vuelos con códigos compartidos son imputables a la compañía operadora. Por lo tanto, Spanair podrá utilizar vuelos operados por otras Compañías en régimen de código compartido, en virtud de sus acuerdos comerciales, sin necesitar aceptación por parte de la representación de sindical de pilotos.

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

### Pacto de Externalización del Plan Estratégico:

A la fecha de suscripción del presente convenio, y debido a los acuerdos provenientes del Plan Estratégico con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2010, la Compañía ha optado por una configuración de 120 asientos para la flota Boeing 717 de próxima incorporación. Para ello, y al objeto de homogeneizar las configuraciones de todas las aeronaves B-717 comercializadas por Spanair durante la vigencia del presente acuerdo, se pacta la posibilidad de variar hasta 120 asientos la configuración de las aeronaves B-717 operadas en el AOC de Aebal para la externalización de parte de la producción de Spanair, como excepción a los acuerdos sobre externalización incluidos como anexo IX del Convenio colectivo.

Las fechas de incorporación relevantes de aviones serán aquellas confirmadas en el presupuesto anual de la Compañía, una vez el mismo sea aprobado. En caso de experimentar un retraso superior a seis meses sobre las fechas estimadas de incorporación de las aeronaves adicionales presupuestadas como flota de expansión, la compañía se compromete a no incrementar el volumen de producción externalizada, a fecha 1 de enero de 2007.

La Compañía Spanair, durante la vigencia del Plan Estratégico, podrá externalizar parte de su producción, con aeronaves de entre 120 y 180 plazas de cualquier aerolínea que cumpla con los parámetros mínimos de calidad establecidos por Spanair, cuando dicha necesidad venga impuesta por la merma en la disponibilidad de tripulaciones, como consecuencia de los períodos de entrenamiento de pilotos de Spanair, derivados del proceso de sustitución o incorporación de nuevas aeronaves.

La Compañía podrá externalizar parte de su producción mediante aeronaves de entre 120 y 180 plazas, pertenecientes a aerolíneas del Grupo SAS, exclusivamente durante los meses de junio a septiembre (ambos inclusive) durante la vigencia del Plan Estratégico.

La Compañía limitará el número total de ASK's, como capacidad máxima susceptible de ser externalizada, en un de 8% en cómputo mensual a partir del 01 de enero de 2011.

El período de cómputo de este 8% de externalización será pactado anualmente con la evaluación del presupuesto y de acuerdo con la sustitución y/o incorporación de aeronaves.

Lo establecido en los dos párrafos precedentes no verá limitada su vigencia a la del presente convenio, manteniéndose en vigor en tanto las partes no acuerden dejarlo sin efecto.

## ANEXO X

### Normativa sobre retribuciones y reuniones sindicales

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

#### Artículo 1. Definiciones.

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

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

1.3 Media de la flota.—A efectos de las retribuciones de los representantes sindicales, las medias de la flota se calcularán mensualmente, por categorías profesionales y por Flotas, con independencia de bases y niveles retributivos.

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

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

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

Artículo 2. *Remuneración de los representantes sindicales.*

Se aplicará la mayor de las dos siguientes:

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

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

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

Artículo 3. *Régimen de reuniones.*

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

Adicionalmente a lo anterior, el piloto, después de un día RS o RE, no podrá firmar antes de las 6.30 horas si aquel ha tenido lugar en su propia base o a las 7.30 horas en caso de que haya discurrido fuera de su base.

Artículo 4. *Aplicación del acuerdo.*

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

**ANEXO XI**

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

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

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

a) Insonorización de las habitaciones:

a.1) Doble ventana al exterior o ventana sencilla siempre y reúna las características de suficiente aislamiento y ubicación tal que no haga necesaria la doble ventana.

a.2) Doble puerta al pasillo o puerta sencilla siempre y cuando reúna las características de suficiente aislamiento y ubicación tal que no haga necesaria la doble puerta.

b) Ubicación de las habitaciones: Deberán ser asignadas las habitaciones en una planta, a poder ser siempre la misma, que reúna los requisitos de insonorización del punto a).

c) Climatización:

c.1) Con aire acondicionado (silencioso).

c.2) Con calefacción (si procede).

d) Tipo y características de la habitación:

d.1) Habitaciones dobles para uso individual.

d.2) Colchón y somier de dimensiones no inferiores a 1,05 anchura.

e) Iluminación: Posibilidad de lograr oscuridad a través de un adecuado aislamiento lumínico.

f) Cenas y desayunos:

f.1) Cenas: Los tripulantes que procedan de un servicio deben poder disponer de una cena caliente hasta, al menos, las 23.30 horas LT, y para los que lleguen después de dicha hora se les debe proporcionar la alternativa de poder disponer de cena caliente en un restaurante cercano hasta, al menos, las 00.30 horas LT.

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

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

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

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

g) Medidas de seguridad:

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

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

g.3) Alarma y servicio contra incendios.

g.4) Certificado de servicio médico contratado.

Otras disposiciones en materia de hoteles.—Como complemento y a efectos aclaratorios de la normativa contenida en materia de alojamientos de hoteles en el Convenio colectivo se precisa lo siguiente:

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

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

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

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

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

**ANEXO XII**

(Anulado por los acuerdos de 06 julio 2007 que modifican el artículo 132 del Convenio colectivo.)

**ANEXO XIII**

**Acuerdo sobre remoción en el cargo de comandante**

**EXPONEN**

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

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

Tercero.—Ambas partes convienen la necesidad de establecer un procedimiento por el que la Compañía pueda retirar la condición de Comandante.

En base a lo anterior

**ACUERDAN**

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

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

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

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

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

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

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

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

## ANEXO XIV

## Situaciones laborales especiales para pilotos de Spanair

## I. Reducciones de jornada

## Preámbulo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) El ejercicio al derecho de determinación del período de disfrute por parte de los pilotos que deseen acogerse a la reducción de jornada, se articulará mediante petición o solicitud a su jefatura de flota respectiva no más tarde del día 5 del mes previo a aquel de cuya reducción se trate, quedando obligada la Compañía a acusar recibo de tal solicitud. De no recibirse dicha solicitud con la antelación señalada, la Compañía asignará discrecionalmente los días de RJ que pudieran corresponder al piloto en cuestión.

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

Reducción al 25%: 3 LP.  
Reducción al 33%: 2 LP.  
Reducción al 50%: 1 LP.

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

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

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

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

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

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

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

Al 50%: 5 días LJ.  
Al 33%: 3 días LJ.  
Al 25%: 2 días LJ.

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

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

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

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

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

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

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

Por parte de la Compañía Spanair no existirá obligación de concesión de reducción de jornada en los términos descritos bajo este epígrafe «Reducciones de jornada tipo mensual», en la medida en que el solicitante no acepte y respete las condiciones y limitaciones aquí pactadas.

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

B. Reducciones de jornada potestativa.-Su solicitud no estará condicionada a la concurrencia de los supuestos de hecho previstos en el artículo 37.5 del Estatuto de los Trabajadores y su concesión será potestativa para la empresa, no existiendo obligación de concederla por parte de ésta cuando se estime no conveniente su concesión. No obstante, la Compañía explicará convenientemente al afectado por tal decisión, de las causas de

la denegación de la misma. Las limitaciones a la concesión de estas reducciones de jornada podrán ser tanto generales para todo el colectivo de pilotos, como particulares en relación a categoría, función, base o flota.

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

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

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

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

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

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

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

## II. Descanso invernal

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

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

## III. «Seniority»

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

Los requisitos personales para poder acogerse a esta situación especial de carácter voluntario son los siguientes: Ser piloto en activo, formando parte de la tripulación mínima en cualquiera de las flotas de la compañía, y

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## IV. Jubilación parcial

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

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

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

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

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

Se formalizará por escrito y en el modelo oficial.

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

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

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

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

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

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

## V. Contrataciones de pilotos de 60 años o más

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

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

### ANEXO XV

#### Normas reguladoras de la manutención a bordo

##### Programación de las comidas de tripulación

1. Períodos de servicio de vuelo.-Para determinar los servicios de catering que corresponden a cada tripulante, se tomará siempre la hora local de firma y la hora local de llegada block programada del vuelo.

La tabla de horarios de programación de las comidas en función de la hora de firma y llegada block programada del último salto queda como sigue:

Período	Tipo de comida
1.º De 04:01 LT a 08:30 LT .....	Desayunos.
2.º De 08:31 LT a 13:00 LT .....	Bocadillos.
3.º De 13:01 LT a 15:00 LT .....	Comidas.
4.º De 15:01 LT a 21:00 LT .....	Bocadillos o BQFY.
5.º De 21:01 LT a 23:00 LT .....	Cenas.
6.º De 23:01 LT a 04:00 LT .....	Bocadillos.

Los servicios serán de acuerdo con las siguiente tabla (D = desayuno, B = bocadillo, CO = comida, CE = cena, BQFY = bocadillo, queso, fruta y yogurt).

Hora de firma período	Hora llegada block período	Actividad realizada	Servicio Catering que corresponde	Observaciones
1.º	1.º	Cualquiera	D	Desayunos en hotel o o/b
1.º	2.º	Inferior a 4 horas	D	Desayunos en hotel o o/b
1.º	2.º	Superior a 4 horas	D + B	Desayunos en hotel o o/b
1.º	3.º	Cualquiera	D + CO	Desayunos en hotel o o/b
1.º	4.º	Cualquiera	D + B + CO	Desayunos en hotel o o/b
1.º	5.º	Cualquiera	D + CO + B + CE	Desayunos en hotel o o/b
1.º	6.º	Cualquiera	D + CO + B + CE + T	Desayunos en hotel o o/b
2.º	2.º	Cualquiera	B	
2.º	3.º	Cualquiera	B + CO	
2.º	4.º	Cualquiera	B + CO	
2.º	5.º	Cualquiera	CO + B + CE	
2.º	6.º	Cualquiera	CO + B + CE	
2.º	1.º	Cualquiera	CO + B + CE + D	
3.º	3.º	Cualquiera	CO	
3.º	4.º	Cualquiera	CO + B	
3.º	5.º	Inferior a 7 horas	CO + B	
3.º	5.º	Superior a 7 horas	CO + B + CE	
3.º	6.º	Cualquiera	CO + CE + B	Canarias: + bollería
3.º	1.º	Cualquiera	CO + CE + B + D	
4.º	4.º	Inferior a 4 horas	B	A p l i c a b l e período 6.º-6.º
4.º	4.º	Superior a 4 horas	BQFY	A p l i c a b l e período 6.º-6.º
4.º	5.º	Cualquiera	B + CE	
4.º	6.º	Cualquiera	CE + B	Canarias: + bollería
4.º	1.º	Cualquiera	CE + B + D	
4.º	2.º	Cualquiera	CE + B + D	
4.º	3.º	Cualquiera	CE + B + D + CO	
4.º	6.º	Cualquiera	CE + B	
5.º	1.º	Cualquiera	CE + B + D	
5.º	2.º	Cualquiera	CE + B + D	
5.º	3.º	Cualquiera	CE + B + D + CO	

Hora de firma período	Hora llegada block período	Actividad realizada	Servicio Catering que corresponde	Observaciones
5.º	4.º	Antes 17:00	CE + B + D + CO	
5.º	4.º	Después 17:00	CE + B + D + CO	
5.º	5.º ó 6.º	Cualquiera	B + CE	
6.º	1.º	Cualquiera	B + D	
6.º	2.º	Cualquiera	D + B	
6.º	3.º	Cualquiera	B + D + CO	
6.º	4.º	Antes 17:00	B + D + CO	
6.º	4.º	Después 17:00	D + B + CO	

Esta tabla se empleará sólo para los servicios a bordo. Independientemente de cualquier combinación de horarios siempre habrá algún alimento a bordo reservado a la tripulación por motivos de seguridad.

Asociado a toda comida o cena irá una bandeja de fruta cortada o por piezas, así como una bandeja de yogurt.

Cuando se efectúe un cambio de avión se aplicarán escrupulosamente los servicios definidos por períodos sin aplicación de la tabla, a menos que se establezca un procedimiento para trasladar el catering que corresponda a cada tripulante al avión correspondiente sin que medie acción de la tripulación.

En aquellos vuelos en que la hora de firma se origine en el período 1.º, se embarcará desayuno siempre y este consistirá en: una pieza de fruta, medio yogurt, medio cornflake (cereales) y una pieza de bollería por tripulante.

En vuelos nocturnos desde Canarias con llegada anterior a las 04:00 LT, adicionalmente se embarcará una bandeja de bollería.

En vuelos cuya actividad sea inferior a siete horas (de hora de firma a hora de llegada block programada) y en los que corresponda servicios de comida, bocadillos y cena, se programará a bordo únicamente comida y bocadillos, manteniéndose el derecho a percibir la cena en el hotel o lugar concertado por la Compañía.

Siempre que estando de actividad un tripulante entre en un período en el que corresponda comida, la Compañía se hará cargo de ésta, independientemente del lugar en que esto suceda.

2. Horarios de comidas programadas en vuelo o en tierra.-Los servicios de comidas o cenas para tripulantes se programarán a bordo del avión o en tierra teniendo en cuenta el siguiente criterio:

- Vuelo aterrizado hora block antes de las 15:00 LT: comida en tierra.
- Vuelo aterrizado hora block después de las 15:01 LT: comida a bordo.
- Vuelo aterrizado hora block antes de las 23:00 LT: comida en tierra
- Vuelo aterrizado hora block después de las 23:01 LT: comida a bordo.

#### 3. Comidas programadas en tierra:

a) Si coincide con la base del tripulante, la comida será en el aeropuerto o lugar concertado por la compañía.

b) Si no coincide con la base del tripulante, la comida será en el hotel, aeropuerto o lugar concertado por la compañía según conveniencia del tripulante y disponibilidad de recogida posterior.

Siempre que un tripulante realice:

Dos únicos saltos, cuya actividad de hora de firma a hora de block programada de acuerdo con el Daily Schedule sea inferior a tres horas, y/o

Un único salto, cuya actividad de hora de firma a hora de llegada programada de acuerdo con el Daily Schedule sea inferior a dos horas y cuarto.

Se sustituirán los servicios de comida o cena abordo por comida en tierra de acuerdo a la definición del apartado a) y b) de este mismo punto 3 y siempre que le corresponda de acuerdo a los períodos establecidos en el punto 1.

Con una escala superior a dos horas durante los períodos 3.º y 5.º, la comida o cena será programada en tierra.

4. Retrasos.-En todos aquellos casos en los que por causas de retrasos operacionales corresponda un servicio de catering de acuerdo al horario establecido al principio de esta Normativa y no se encuentre a bordo, a criterio del Comandante y siempre que sea posible, podrá solicitarlo con la antelación suficiente, informando mediante formato FOR a su correspondiente Jefe de Flota, quien dará curso de dicho informe al Departamento de Catering.

Cuando debido a retrasos, y el Comandante del vuelo no haya podido solicitar el embarque de la correspondiente comida o cena, y la nueva hora de llegada block sea a una hora tal en la que los restaurantes en el

hotel, en el aeropuerto, o lugar concertado estén cerrados, se ofrece la posibilidad de efectuarla en cualquier restaurante de la zona, a discreción de cada tripulante, con un coste máximo a cargo de la compañía de 30 euros por tripulante. A criterio del tripulante, podrá efectuarla de igual forma con el servicio de habitaciones del hotel, siempre con la limitación anteriormente citada.

En estos casos, el tripulante abonará la factura, siéndole posteriormente reembolsada por la Compañía a su presentación, junto con una fotocopia del parte de vuelo y un informe (FOR/COR) que especifique el motivo del retraso.

5. Cancelaciones.—Se podrán cambiar los servicios de comida o cena a bordo para realizarlos en el hotel, aeropuerto o lugar concertado, siempre que se notifique la cancelación con una antelación mínima de seis horas a la hora de despegue programada, siendo dichas cancelaciones solicitadas a Crew Control, quien adelantará la petición telefónicamente, remitiendo a continuación el correspondiente télex a la empresa suministradora de Catering, con copia al Departamento de Catering de Spanair, a la Flota y a Jefatura de TCPS, con indicación de la hora en la que se solicitó.

6. Embarque de servicios.—Durante el desarrollo de una actividad en la que desde la hora de firma y la de cambio a otro avión, en períodos que correspondan a una de las dos comidas principales, haya más de tres horas, dichos servicios serán embarcados en el primer avión en donde realicen los tripulantes su servicio de vuelo; si el cambio a otro avión se realizara con menos de tres horas desde la hora de firma, se embarcará dicho servicio en el segundo avión, siempre que el cambio de avión se produzca antes de las 15:00 o las 23:00 según corresponda comida o cena.

7. Tripulantes en movimiento o realizando cursos.—Los tripulantes realizando cursos o un movimiento en horario correspondiente a comida o cena, realizará aquellas en tierra en el hotel, aeropuerto, o lugar concertado, según proceda.

8. Selección de menús.—En la selección de menú con las distintas empresas de catering asistirá un miembro de la representación de pilotos.

Se le facilitarán los medios necesarios para la asistencia a dichas presentaciones, tanto de programación como de billetes si fueran necesarios.

#### Manutención en horario de actividad:

a) En situación de actividad aérea la Compañía debe proporcionar al piloto la debida manutención en el período que señala el OM, sin perjuicio del devengo de la dieta de contacto correspondiente.

b) En el supuesto de que, estando prevista la manutención a bordo de la aeronave, ésta no fuese facilitada al piloto por causas a él no imputables, la Compañía facilitará manutención en tierra, en establecimiento de restauración u hotel, o correrá con el importe de dicha manutención sin que en ningún caso éste supere la cantidad estipulada por la Compañía, que estará en línea con la que le hubiera costado a ésta la alimentación no efectuada; se procederá a comunicar a la representación de pilotos la cantidad estipulada por la Compañía al efecto.

c) Cuando, a pesar de lo anterior, un piloto renuncie a efectuar a bordo o en tierra una manutención y ello tenga como motivo «proteger» la rotación y/o operación que tenga asignada, podrá solicitar de la Compañía una compensación, que ésta se compromete a satisfacer, por la alimentación no efectuada siempre que su importe no supere en ningún caso el coste que aquella hubiera tenido para la Compañía.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto a) del presente apartado, la obligación de manutención a cargo de la Compañía se extenderá también a aquellos supuestos en que, fuera de base y en el período fijado para el almuerzo o la cena, el piloto se encuentre en situación de actividad laboral, inmediatamente posterior a una actividad aérea.

#### Comidas en actividad:

a) Se acepta que en aquellas actividades que sean sólo vuelos en posición y que comprendan período de almuerzo o cena, la Compañía se hará cargo de la manutención del piloto. Por tanto no se descontarán las comidas en días que haya vuelo en situación.

b) Si por la hora de llegada al mediodía corresponde comida y ésta no es consumida, el piloto podrá realizar dicha manutención por la noche del mismo día a cuenta de la empresa, sin cargo para él.

#### Por tanto:

Supuesto en el que falte a bordo la comida o cena.—En este supuesto, la comida que efectúe el piloto será por cuenta de la Compañía, en el restaurante u hotel contratado en el aeropuerto; si se realiza en establecimiento distinto, no podrá superar el coste normal que hubiera tenido para la Compañía y deberá presentarse la correspondiente factura de la manutención efectuada para que se le haga efectiva hasta el importe indicado.

Supuesto en el que el Comandante renuncia a efectuar manutención, bien a bordo o en tierra, para proteger la operación de vuelo.—En este supuesto procede el pago de la compensación por falta de manutención, fijada en 12 o 14 euros según se trate de vuelos nacionales o internacionales, debiéndose incluirse una explicación en el parte de vuelo con los motivos que llevaron a adoptar tal medida.

### ANEXO XVI

#### Acuerdo FDM –Programa de análisis de los datos de vuelo (Flight Data Monitoring Program)

FDM –Flight Data Monitoring Program (programa de análisis de los datos de vuelo):

Considerando los compromisos mutuos a los que hace referencia en este acuerdo, este acuerdo está realizado teniendo en cuenta lo establecido en el actual Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, S. A., firmado por y entre Spanair, S. A. (en lo sucesivo «La Compañía» o «Spanair»), y los pilotos de líneas aéreas contratados por Spanair, S. A., representados por los Sindicatos de Pilotos SEPLA y ASPA (en lo sucesivo «representaciones sindicales de los pilotos»).

Considerando que tanto la Compañía como las «representaciones sindicales de los pilotos», son parte de un acuerdo colectivo (en lo sucesivo «Convenio colectivo»), que establece y da fuerza legal a las condiciones salariales, normas y condiciones de trabajo para los pilotos de la Compañía, y que es efectivo desde el 1 de enero de 1999; y

Considerando que las partes se han reunido con el objetivo de discutir la implementación de un Programa FDM en el que el registro de los datos de vuelo es recopilado y analizado, tal y como recomienda JAR OPS 1; y,

Considerando que las partes reunidas tienen como única intención el propósito de que el FDM incremente la seguridad y calidad de las operaciones de vuelo, y,

Considerando que, las partes acuerdan que es apropiado el inicio de una prueba del Programa FDM, programa que finalizará transcurridos dos años desde la fecha de implementación de este programa a no ser que se promulguen, incluyan y mantengan disposiciones específicas de protección de pilotos en la Ley de Seguridad Aérea (Ley 21/2003, de 7 de julio)» y en la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea, o por cualquier otra medida que satisfaga de la misma manera a ambas partes (Sindicato y Spanair).

Teniendo en cuenta todo lo anterior, ambas partes establecen de mutuo acuerdo lo siguiente:

#### A. Definiciones:

1. «FDM Program».—Se entiende como un Programa diseñado conforme a este acuerdo para incrementar la seguridad en vuelo a través de un análisis de los registros de los datos de información del vuelo.

2. «FDM Data».—Se entiende como toda información obtenida por cualquier medio para su utilización en el Programa FDM. Los datos FDM tan solo podrán ser utilizados con el propósito de un análisis FDM.

3. «Identifying Data».—Se entiende como cualquier dato FDM o combinación de datos que permita asociar datos con un determinado tripulante.

4. «Identified Data».—Se entiende como cualquier dato FDM recabado con anterioridad a cualquier despersonalización de datos.

5. «FDM Program Information».—Se entiende como todos los datos FDM y el análisis y recopilación de esos datos.

6. «FDM Work Group» o «Comité FDM (CFDM)».—Se entiende como el Comité compuesto por el Director de Calidad y Seguridad en Vuelo, el Jefe de Seguridad de Vuelo y el Jefe de FDM, nombrado por el Director de Calidad y Seguridad en Vuelo y aceptado por los jefes de las Delegaciones Sindicales reconocidos por la Compañía que forman parte de dicho Comité y un representante de cada uno de los Sindicatos igualmente reconocidos por la Compañía Spanair.

7. «Operational Safety Exceedance Event».—Se entiende como un suceso en el cual una aeronave es operada tal y como se determina por los datos FDM, fuera del acuerdo mutuo sobre tolerancias, tal y como se acuerde por el CFDM y establezca en el libro de análisis del FDM.

8. «Operational Routine Event».—Se entiende como un suceso en el cual existe una aeronave que es operada como se deduce de los datos FDM, dentro de las tolerancias previstas por el sistema, decididas por el CFDM, y que están establecidas en el libro de análisis del FDM.

9. El término «representante designado por la representación sindical», se entiende como un piloto miembro del Comité de FDM, al cuál se le concede la capacidad de identificar y entrevistar a miembros de la tripulación, que hayan estado involucrados en un Operational Safety Exceedance Event, con el único propósito de obtener más información. Los miembros de la tripulación no serán identificados ni tendrán contacto con

ninguna persona que no haya sido designada por el representante sindical miembro del Grupo de trabajo FDM.

#### B. Programa FDM:

1. Este acuerdo cubre la utilización, descarga de datos, procesamiento y cumplimentación de la información de vuelos obtenida a través del programa FDM en Spanair, siendo el LOMS (Sistema de Gestión de Operaciones de Línea, de Airbus), el único analizador de datos autorizado para su uso en los asuntos de este acuerdo.

Las políticas y procedimientos del programa FDM están descritos en el Libro de Análisis del FDM (FDM Handbook) que será aprobado por el CFDM. Cualquier variación de lo acordado sobre el programa FDM, requerirá aprobación previa escrita del Comité FDM antes de su implementación.

2. Toda instalación en cualquier clase de equipo, de cualquier dispositivo, equipo, o sistema que sea capaz de monitorizar la actuación del piloto para propósitos del programa FDM, deberá ser acordada previamente por el CFDM.

3. El CFDM supervisará la operación diaria del programa FDM y establecerá las políticas y procedimientos necesarios, tal y como estén descritos en el Libro de Análisis del FDM, para asegurar su conformidad con el presente acuerdo.

4. El diseño del programa FDM deberá asegurar la confidencialidad inicial y el máximo anonimato de los tripulantes considerados individualmente.

5. Si hubiese una violación de los protocolos establecidos en el programa FDM tal y como se establecen en este Acuerdo, la miembros representantes sindicales pertenecientes al CFDM tendrán la potestad de suspender el programa FDM hasta que exista una revisión de este acuerdo por las partes firmantes del mismo.

6. En el supuesto de que se produzca una finalización del programa FDM o una cancelación de este acuerdo, toda la identificación de datos y datos identificados se destruirán inmediatamente.

#### C. Alcance:

1. Se mantendrán los suficientes datos despersonalizados para cumplir los requerimientos acordados sobre el programa FDM. Todos los datos despersonalizados, informes LOMS, y análisis de dichos datos, deberán estar disponibles para el CFDM tal y como se describe en el Libro de Análisis del FDM.

2. Deberá existir una evaluación continua por las partes del exceso de valores, y cualquier estudio o evaluación especial, requerirá previo acuerdo mutuo por el CFDM.

3. Toda modificación, adición o supresión en el Libro de Análisis del FDM (FDM Handbook) requerirá la aprobación escrita del CFDM.

4. Los representantes sindicales de los pilotos serán puntualmente notificados por el administrador del FDM de cualquier solicitud de información del programa FDM realizada por terceros.

5. El acceso a datos despersonalizados del programa FDM en propiedad de la Compañía, podrá ser proporcionado a aquellos departamentos internos y/o entidades externas a la misma que lo soliciten, previa aprobación del CFDM.

6. El programa FDM es un programa de seguridad autónomo, y no tiene intención de efectuar ningún cambio en los sistemas de adquisición y uso de datos de vuelo actualmente existentes.

#### D. Mantenimiento de datos.

1. La Compañía despersonalizará los datos identificados tan pronto sea posible y en un plazo máximo de siete (7) días desde la descarga de los datos en el sistema.

2. Cualquier empleado o miembro, tanto de la compañía como de los sindicatos, que tenga contacto con algún dato identificado utilizado en el programa FDM, tendrá terminantemente prohibida su divulgación a terceros, con excepción del representante sindical designado.

3. Los empleados relacionados con datos de vuelo identificados o identificables, deberán en cualquier caso firmar un acuerdo de confidencialidad con la Compañía con anterioridad a cualquier tipo de relación con estos datos.

#### E. Utilización de los datos.

1. Tan sólo el representante sindical designado miembro del CFDM está autorizado para identificar a los tripulantes individuales con algún dato específico (personalización de datos).

2. Únicamente el representante sindical designado y miembro del CFDM será autorizado para contactar directamente con cualquier miembro de la tripulación relacionado con un Suceso Operacional de Exceso de Seguridad.

3. Cualquier nota, anotación, u otro documento que sea utilizado por el representante sindical designado y miembro del CFDM en cualquier contacto con un tripulante de vuelo, con relación a un suceso específico

del FDM, será considerado dato identificado a efectos de este acuerdo y deberá ser despersonalizado de acuerdo con el párrafo D.1.

4. El programa FDM será utilizado para evaluar e implementar todas las áreas relacionadas a continuación, de cualquier forma que no haya sido prohibida expresamente en este Acuerdo:

- a) Características de la aeronave (Aircraft Performance)
- b) Características de los sistemas de la aeronave (Aircraft Systems Performance)
- c) Actuación de la tripulación (Crew Performance)
- d) Procedimiento de la Operación (Operational procedure)
- e) Procedimientos de la Compañía (Company procedures)
- f) Programas de entrenamiento (Training Programs)
- g) Diseño de la aeronave (Aircraft Design)
- h) Sistema Operacional ATC (ATC Operational System)
- i) Asuntos Operacionales Aeroportuarios (Airport Operational Issues)
- j) Asuntos meteorológicos (Meteorological Issues)
- k) Cualquier otra área de mutuo acuerdo por ambas partes.

5. La información del Programa FDM no será utilizada en parte o en su totalidad como base para emprender acciones disciplinarias contra los pilotos individual o colectivamente.

a) La información del Programa FDM no será admitida en ninguna reclamación o Comisión Técnica de investigación.

b) La información del Programa FDM no será utilizada para sustentar o corroborar información obtenida de otras fuentes, excepto en aquellos casos en los que ésta, esté relacionada con investigaciones que se emprendan a consecuencia de algún Informe de incidente, y siempre con el consentimiento previo por escrito del Comandante y el Segundo Piloto del vuelo, así como del CFDM.

c) La Compañía no iniciará ninguna investigación alegando falta de conducta de un piloto, sobre la base de información obtenida por el Programa FDM.

d) La información del Programa FDM no será utilizada como prueba en el proceso de decisión acerca de la competencia profesional de ningún piloto.

#### F. Comité FDM (CFDM):

1. El CFDM se reunirá como mínimo cuatro veces al año.
2. Las decisiones que se adopten por el CFDM deberán ser unánimes.

Miembros Comité FDM (CFDM):

Director de Calidad y Seguridad en Vuelo.

Jefe de Seguridad de Vuelo.

Jefe de FDM.

Representante Sindical nombrado por SEPLA.

Representante Sindical nombrado por ASPA.

#### G. Duración:

Este acuerdo será efectivo una vez obtenida la aprobación de los representantes sindicales de SEPLA-Spanair y ASPA-Spanair, con efecto retroactivo desde la fecha de su firma, y permanecerá en vigor hasta las 00:01 horas del día en el que se cumpla el segundo aniversario del Programa FDM. A partir de esa fecha, este Acuerdo será nulo, y declarado sin efecto alguno.

Dejando a un lado el hecho de que las partes acuerdan mutuamente considerar por escrito las cláusulas de protección de pilotos promulgadas e incluidas en la legislación española, este Acuerdo permanecerá plenamente en vigor y siempre en concordancia a lo establecido en el Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

A pesar de lo anterior, cada parte podrá cancelar este Acuerdo mediante notificación escrita a la otra parte. Transcurridos 30 días desde la noticia escrita de cancelación, este Acuerdo será declarado nulo y sin efectos ulteriores. Asimismo, la cancelación conllevará el cese de todos y cada uno de los Programas FDM.

## ANEXO XVII

### Acuerdo de plan estratégico de 31 de octubre de 2006

Los acuerdos alcanzados y recogidos en el presente documento tienen relación directa con los principales objetivos contenidos en el Plan Estratégico de Spanair, siendo necesarios para la implantación de este y suscribiéndose para facilitar el desarrollo y gradual ejecución del mismo.

Dicho Plan Estratégico presenta dos fases diferenciadas, en cuanto al modelo de producción:

- a) Producción según concepto de bases:

Identificación y dimensión apropiada de las bases de producción.

Asignación de recursos humanos y materiales para la mejor producción en una plataforma de alta utilización de aviones ( $\geq 11$  horas diarias) y productividad de tripulaciones ( $\geq 850$  HB media anual por piloto).

## b) Expansión y estrategias de mercado:

Introducción de la Flota B717 en el AOC de Spanair como alternativa a su externalización.

Renovación de la Flota MD82/83 por unidades A320

Introducción de nuevas tablas salariales de acuerdo a condiciones de mercado.

Expansión de la red nacional e internacional bajo una plataforma de alta utilización y alta productividad

Se propone un acuerdo global en los términos contenidos en el presente documento, considerando dicho acuerdo como un marco del que podrían derivarse futuros pactos y convenios entre las partes.

Primero.-Vigencia del acuerdo: El presente acuerdo tendrá una vigencia desde su firma y hasta el 31 de diciembre de 2010.

Asimismo, necesitará para su validez y eficacia conforme a lo dispuesto en los Reglamentos y Estatutos de SEPLA, de la ratificación por la Asamblea de Pilotos de SEPLA convocada al efecto.

Por parte de ASPA se pone de manifiesto la necesidad de consulta con sus bases, previa a su ratificación definitiva.

Segundo.-Pactos de gobernabilidad, externalización, estabilidad, y garantías de cumplimiento:

2.1 Categoría del Acuerdo: Se reconoce por ambas partes la vigencia del valor normativo del Convenio Colectivo de Pilotos entre Spanair y el Colectivo de Tripulantes Pilotos.

Ambas partes, tras la firma del presente acuerdo, se comprometen a elevarlo a la categoría de Convenio colectivo, incorporándolo como anexo XVI al Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

No obstante lo anterior, las partes procederán de común acuerdo a establecer los plazos y condiciones en los que deba retomarse la negociación del IV Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, con la finalidad de alcanzar un acuerdo sobre dicha norma, que deberá negociarse bajo el principio de la «buena fe» y bajo premisas que permitan la consecución de acuerdos satisfactorios y duraderos para ambas partes.

Las diversas cuestiones que se susciten por las partes en el transcurso de la negociación del IV Convenio Colectivo, deberán en todo caso respetar las condiciones pactadas en el presente acuerdo durante el período de vigencia.

La incorporación al Convenio del contenido del presente acuerdo, supondrá la supresión o modificación de todos aquellos capítulos, títulos, artículos o anexos del Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair que contradigan o difieran en su regulación de lo aquí pactado.

2.2 Pacto de Gobernabilidad: En este proceso de expansión ambas partes se comprometen a trabajar juntos para llevar el Plan Estratégico de la Compañía a su pleno cumplimiento, actuando de buena fe y comparatiendo la información de manera veraz y confidencial.

La compañía Spanair se compromete a informar y evaluar periódicamente, con una Comisión de Seguimiento formada por tres representantes de cada parte (dos de SEPLA y uno de ASPA por la parte social), el desarrollo del Plan Estratégico de acuerdo a los parámetros contenidos en el siguiente cuadro, incluyendo explicaciones en detalle sobre las posibles causas que originen desviaciones en cualquiera de estos parámetros.

Factor a evaluar	Unidad de medida o de referencia	Período/factor de verificación
Identificación y dimensionamiento de las bases de producción.	Bases operativas: MAD, BCN, PMI, LPA, TFS, AGP, (BIO, VLC, SVQ/XRY 2008-2010)*. Horquilla en cuanto al número de aeronaves y tiempo de incorporación de acuerdo con el presupuesto anual.	Temporadas IATA.
Plataforma de alta utilización de aeronaves.	11 horas diarias de utilización de avión. 850 HB anuales de productividad media por piloto.	Presupuesto General de la Compañía. Revisiones trimestrales de cumplimiento del desempeño según presupuesto.
Sustitución de la flota MD82/83 por unidades A320 (ver anexo II).	Sustitución de MD 82/83 por A320's entre 2007-2010 de acuerdo con los planes anuales de sustitución de flota.	Presupuesto General de la Compañía. Revisiones semestrales de cumplimiento según presupuesto.

Factor a evaluar	Unidad de medida o de referencia	Período/factor de verificación
Introducción de la flota B717 (ver anexo II).	Incorporación de unidades B717 a la flota de Spanair entre 2007-2010 de acuerdo con los planes anuales de introducción de flota B717.	Presupuesto General de la Compañía. Revisiones semestrales de cumplimiento según presupuesto.
Expansión de la red comercial, nacional e internacional.	Plan de expansión ratificado por los sucesivos Consejos de Administración de Spanair.	Informe semestral de la Dirección de la Compañía.

\* Bases exclusivas flota B717.

El presupuesto anual será notificado a la representación de pilotos a la fecha de su aprobación mediante documento interno y con carácter confidencial. La información a difundir sobre planes de crecimiento, promociones previstas, etc., será acordada por ambas partes.

Durante la vigencia del presente acuerdo, cualquier cuestión que se suscite entre las partes, tanto en relación a la evaluación del cumplimiento del Plan Estratégico como a cualquier otra materia que afecte al colectivo de pilotos de Spanair, deberá ser revisada bajo el principio de la «buena fe».

## 2.3 Garantías.

2.3.1 La empresa Spanair mantendrá el empleo y los derechos laborales de todos los tripulantes pilotos fijos de la plantilla actual, comprometiéndose a no realizar extinciones contractuales dentro del colectivo de pilotos por las causas reguladas y determinadas en los artículos 51 y 52 c) del Estatuto de los Trabajadores y concordantes.

A los efectos expuestos, Spanair no presentará Expediente de Regulación de Empleo, ni llevará a cabo despidos objetivos que afecten a los pilotos durante la vigencia del presente acuerdo.

Se hace salvedad expresa de la obligación que la empresa contrae bajo el anterior apartado 2.3.1, de todas aquellas consecuencias de sucesos de fuerza mayor o fuera del alcance y control de la Compañía.

2.3.2 Cualquier disminución de la producción de Spanair se realizará conforme a lo establecido en el vigente Convenio colectivo.

2.3.3 Durante la vigencia del presente acuerdo y dentro del último trimestre natural de cada año, la Dirección de Spanair procederá a comunicar a la representación sindical de pilotos los parámetros e índices concretos del plan de expansión previstos y aprobados por el Consejo de Administración para el año siguiente, incluyendo el número de promociones y nuevas contrataciones que se realizarán como consecuencia de la incorporación de aeronaves.

En relación con el año 2007 y a fecha de la firma del presente acuerdo, se confirma la convocatoria de comandantes en un número mínimo de 20, en exceso a las que debieran producirse por bajas vegetativas, durante el citado ejercicio. Dicha cantidad mínima podrá ser revisada al alza, una vez se confirme por parte de la Dirección la aprobación final de los Presupuestos del 2007 en el último trimestre del año.

## 2.4 Pacto de Externalización.

2.4.1 A la fecha de suscripción del presente acuerdo, la Compañía ha optado por una configuración de 120 asientos para la flota Boeing 717 de próxima incorporación. Para ello, y al objeto de homogeneizar las configuraciones de todas las aeronaves B-717 comercializadas por Spanair durante la vigencia del presente acuerdo, se pacta la posibilidad de variar hasta 120 asientos la configuración de las aeronaves B-717 operadas en el AOC de Aebal para la externalización de parte de la producción de Spanair, como excepción a los acuerdos sobre externalización incluidos como anexo IX del Convenio colectivo.

2.4.2 Las fechas de incorporación relevantes serán aquellas confirmadas en el presupuesto anual de la Compañía, una vez el mismo sea aprobado. En caso de experimentar un retraso superior a 6 meses sobre las fechas estimadas de incorporación de las aeronaves adicionales presupuestadas como flota de expansión, la compañía se compromete a no incrementar el volumen de producción externalizada, a fecha 1 de enero de 2007.

2.4.3 La Compañía Spanair, durante la vigencia del presente acuerdo, podrá externalizar parte de su producción, con aeronaves de entre 120 y 180 plazas de cualquier aerolínea que cumpla con los parámetros mínimos de calidad establecidos por Spanair, cuando dicha necesidad venga impuesta por la merma en la disponibilidad de tripulaciones, como consecuencia de los períodos de entrenamiento de pilotos de Spanair, derivados del proceso de sustitución o incorporación de nuevas aeronaves.

2.4.4 La Compañía podrá externalizar parte de su producción mediante aeronaves de entre 120 y 180 plazas, pertenecientes a aerolíneas

del Grupo SAS, exclusivamente durante los meses de junio a septiembre (ambos inclusive).

2.4.5 La Compañía limitará el número total de ASK's, como capacidad máxima susceptible de ser externalizada, en un de 8% en cómputo mensual a partir del 1 de enero de 2011.

El período de cómputo de este 8% de externalización durante la vigencia del presente acuerdo será pactado anualmente con la evaluación del presupuesto y de acuerdo con la sustitución y/o incorporación de aeronaves.

2.4.6 Lo establecido en los dos párrafos precedentes (2.4.4 y 2.4.5) no será limitada su vigencia a la del presente acuerdo, manteniéndose en vigor en tanto las partes no acuerden dejarlo sin efecto.

2.4.7 Lo pactado en materia de «externalización» en los párrafos precedentes, supone la modificación de los puntos afectados contenidos en el Acuerdo de Externalización incorporado como anexo IX al Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

2.5 Pacto de Estabilidad: Sobre las anteriores propuestas y siendo compromiso de las partes el alcanzar, para el período de vigencia del presente acuerdo, un entorno de estabilidad y «paz laboral» entre la

Compañía Spanair y su colectivo de pilotos, las partes se comprometen, durante la vigencia del presente acuerdo, en el caso de plantear medidas de conflicto colectivo derivado de la aplicación o interpretación del acuerdo, a acudir previa y obligatoriamente a la Comisión Paritaria del Convenio, al objeto de plantear las reclamaciones o reivindicaciones que motiven estas medidas, para su tratamiento durante un período de sesenta días contados desde la solicitud de reunión, por cualquiera de las partes, de la Comisión Paritaria.

Tercero.-Introduccion de nuevos niveles en las tablas salariales.- Estando de acuerdo en el establecimiento de unas tablas salariales conjuntas para ambas flotas, los niveles salariales pactados son los que permitirán alcanzar los objetivos económicos del Plan Estratégico y que permitirán conseguir niveles salariales competitivos en mercado.

Las nuevas tablas pactadas serían de aplicación a todos los pilotos de Spanair, desde la fecha de vigencia del presente acuerdo.

### 3.1 Tabla salarial: Primeros Pilotos:

Nivel	Salario Base X 14	P R. Viaje X 14	Prima Horaria X 14	Seguros x 12	Prima Resp. x 14	P. Extra	Nivel	Salario mes	Salario año	Salario año incl. Transporte
1A	2.690,63	2.854,51	2.326,89	491,17	1.432,05	9.304,07	1A	9.795,24	136.151,07	137.516,44
1B	2.690,63	2.744,73	2.221,09	491,17	1.432,05	9.088,50	1B	9.579,67	133.132,99	134.498,36
1C	2.690,63	2.639,16	2.120,34	491,17	1.432,05	8.882,17	1C	9.373,34	130.244,43	131.609,80
1	2.690,63	2.537,65	2.024,38	491,17	1.432,05	8.684,71	1	9.175,88	127.479,97	128.845,34
2	2.690,63	2.440,05	1.932,99	356,50	1.432,05	8.495,72	2	8.852,22	123.218,12	124.583,49
3	2.690,63	2.346,20	1.845,97	356,50	1.432,05	8.314,85	3	8.671,35	120.685,85	122.051,22
4	2.690,63	2.255,96	1.763,08	316,89	1.432,05	8.141,72	4	8.458,62	117.786,83	119.152,20
5	2.690,63	2.169,19	1.684,13	316,89	1.432,05	7.976,00	5	8.292,90	115.466,75	116.832,13
6	2.690,63	2.085,77	1.608,95	277,28	1.432,05	7.817,39	6	8.094,67	112.770,81	114.136,18
7	2.690,63	2.005,54	1.143,53	277,28	1.432,05	7.271,75	7	7.549,03	105.131,87	106.497,24
8	2.690,63	1.576,75	1.143,53	277,28	1.432,05	6.842,96	8	7.120,24	99.128,75	100.494,12
(#)	2.690,63	931,31	945,53	277,28			(#)	4.844,75	67.271,88	

Tabla salarial: Primeros Pilotos:

(#) *Picus*

Nivel	H.B.	A.L.	Hora Noct.	Dieta Nacional	Dieta Internac.	Nivel	Progresión Económica - Años
1A	42,96	11,09	9,93	70,20	106,70	1A	4
1B	42,96	11,09	9,93	70,20	106,70	1B	4
1C	42,96	11,09	9,93	70,20	106,70	1C	4
1	42,96	11,09	9,93	70,20	106,70	1	3
2	42,96	10,86	9,69	70,20	106,70	2	3
3	42,96	10,60	9,47	70,20	106,70	3	3
4	42,96	10,29	9,17	70,20	106,70	4	2
5	42,96	9,99	8,87	70,20	106,70	5	2
6	39,38	9,65	8,59	70,20	106,70	6	2
7	35,80	9,31	8,23	70,20	106,70	7	2
8	33,78	8,79	7,77	70,20	106,70	8	2

Line Check: 28,64.

Transporte: 113,78.

### 3.2 Tabla salarial: Segundos Pilotos:

Nivel	Salario Base X 14	P R. Viaje X 14	Prima Horaria X 14	Seguros x 12	PExtra	Nivel	Salario mes	Salario año	Salario año incl. Transporte
1A	1.923,80	1.855,44	851,61	396,12	4.630,85	1. <sup>a</sup>	5.026,97	69.585,32	70.950,69
1B	1.923,80	1.784,07	741,54	277,28	4.449,41	1B	4.726,69	65.619,11	66.984,48
1C	1.923,80	1.715,46	640,01	277,28	4.279,27	1C	4.556,54	63.237,06	64.602,43
1	1.923,80	1.649,47	546,49	277,28	4.119,76	1	4.397,04	61.003,96	62.369,33
2	1.923,80	1.586,03	460,41	237,66	3.970,24	2	4.207,90	58.435,25	59.800,62
3	1.923,80	1.525,03	381,29	237,66	3.830,12	3	4.067,78	56.473,61	57.838,98
4	1.923,80	1.466,37	308,66	237,66	3.698,84	4	3.936,50	54.635,63	56.001,00
5	1.923,80	1.409,98	290,51	198,05	3.624,28	5	3.822,34	53.116,62	54.481,99
6	1.923,80	1.360,45	290,51	198,05	3.574,75	6	3.772,81	52.423,19	53.788,56
7	1.923,80	1.288,84	290,51	198,05	3.503,15	7	3.701,20	51.420,73	52.786,10
8	1.775,82	859,51	50,41	198,05	2.685,74	8	2.883,80	39.977,02	41.342,40
9	1.775,82	727,94	50,41	198,05	2.554,17	9	2.752,22	38.135,00	39.500,37
10	1.136,52	617,24	50,41	198,05	1.804,17	10	2.002,22	27.635,05	29.000,42
11	1.136,52	333,31	50,41	198,05	1.520,24	11	1.718,29	23.660,03	25.025,40

Tabla salarial: Segundos Pilotos:

Nivel	H.B.	A.L.	Hora Noct.	Dieta Nacional	Dieta Internac.	Nivel	Progresión Económica - Años
1A	29,49	7,21	6,46	70,20	106,70	1A	4
1B	29,49	7,21	6,46	70,20	106,70	1B	4
1C	29,49	7,21	6,46	70,20	106,70	1C	4
1	29,49	7,21	6,46	70,20	106,70	1	3
2	29,49	7,06	6,30	70,20	106,70	2	3
3	29,49	6,89	6,15	70,20	106,70	3	3
4	29,49	6,69	5,97	70,20	106,70	4	2
5	29,49	6,50	5,77	70,20	106,70	5	2
6	29,49	6,26	5,58	70,20	106,70	6	2
7	29,48	6,05	5,36	70,20	106,70	7	2
8	28,08	5,59	4,94	70,20	106,70	8	2
9	26,82	5,34	4,75	70,20	106,70	9	2
10	19,68	3,92	3,45	70,20	106,70	10	3
11	16,98	3,38	2,97	70,20	106,70	11	3

El nivel 11 se aplicará desde la fecha de incorporación a Spanair e incluye el período de instrucción. Los cambios de nivel para pilotos con experiencia se realizarán de acuerdo con los puntos b) y c) del artículo 28 del actual Convenio colectivo vigente, adaptándolo a los nuevos niveles y tiempos de permanencia pactados.

Los importes correspondientes al nuevo nivel de Pilotos Primeros, serán objeto de idéntica revisión salarial que el resto de niveles de dicha tabla salarial.

Los importes correspondientes a los nuevos niveles incorporados en las tablas salariales de Segundos Pilotos, en virtud del presente acuerdo, se mantendrán sin revisión desde el inicio de la vigencia del presente acuerdo y hasta el 31 de diciembre de 2007, salvo en aquellos conceptos cuyos importes sean comunes para todos los niveles salariales y que sean objeto de revisión antes de la indicada fecha (Plus de Transporte, Line Checks y Dietas).

3.3 Excepción en la sustitución de bajas definitivas de Comandantes en plantilla a la fecha de firma del presente Acuerdo.-Se entiende por bajas de Comandantes, a los efectos del presente acuerdo, exclusivamente las que supongan la extinción de la relación laboral con Spanair.

El compromiso de sustitución de Comandantes en nivel salarial 7 de la tabla salarial (no aplicación de nivel 8) se circunscribe y limita al reemplazo de aquellos Comandantes que lo son a fecha de firma del presente acuerdo y que figuran en la relación nominativa de pilotos adjunta a los acuerdos de plan estratégico suscritos en fecha 31 de octubre de 2006. Cada baja definitiva de uno de estos Comandantes, que se produzca dentro del ámbito temporal de vigencia del presente acuerdo, generará una vacante de nivel salarial 7.

Cualquier promoción a Primer Piloto Comandante que no corresponda a reemplazo por extinción de la relación laboral de alguno de los Comandantes que figuran en la relación nominativa de pilotos adjunta a los acuerdos de plan estratégico suscritos en fecha 31 de octubre de 2006, se efectuará en nivel 8 de la tabla salarial de Primeros Pilotos.

En el momento en el que se produzca la vacante, por baja definitiva, de alguno de los Comandantes que figuran en la relación nominativa de pilotos adjunta a los acuerdos de plan estratégico suscritos en fecha 31 de octubre de 2006, el orden para aplicar la presente garantía y pasar al nivel salarial 7 de tablas de Primeros Pilotos será el siguiente:

1.º Comandantes que ocupen el nivel salarial 8 (independientemente de la flota a la que estén adscritos).

2.º Segundos Pilotos que promocionen a Primer Piloto Comandante ocupando directamente el nivel salarial 7

Dentro de cada uno de los anteriores grupos se aplicará el orden de prelación del escalafón de pilotos de Spanair.

El cambio al nivel salarial 7 se efectuará con efectos del primer día del mes siguiente a aquel en el que se haya producido la baja definitiva sujeta al presente compromiso.

Cuarto.-Introducción de nuevas normas de trabajo y descanso: En cuanto a las condiciones de trabajo y descanso, precisas para alcanzar objetivos de productividad competitivos, en línea con el Plan Estratégico, se hace necesario acordar los siguientes extremos:

1.º El momento de implantación de estas medidas dependerá del avance del proceso de establecimiento del concepto de bases en el programa de tráfico.

2.º En el momento en que el proceso de implantación del concepto de bases en el programa de tráfico contenga un porcentaje suficiente de programa en el formato objetivo, la Compañía procederá a la implanta-

ción efectiva, por bases, de las normas que a continuación se detallan (hasta ese momento se mantendrán las condiciones del actual Convenio colectivo). Desde el momento en que se haga efectivo en la segunda base y hasta que se haya implantado en la totalidad de las bases de la Compañía, no podrán transcurrir más de 12 meses naturales.

a) No podrán programarse ni realizarse más de cuatro días de servicio de vuelo entre libres y no habrá más de 5 días naturales entre libres (a los efectos del cómputo de número máximo de días de servicio de vuelo, también se considerarán como tales los siguientes: vuelos en movimiento, imaginarias, simulador, cursos PGT y análogos y reconocimientos médicos). Para los pilotos pertenecientes a bases sobredimensionadas, se permitirá un día de movimiento adicional a los cuatro días de servicio, antes o después de estos, y un máximo de cinco días naturales entre libres.

b) Los servicios con firma entre las 23:00 LT y las 07:00 LT serán distribuidos de tal modo que no superen el 60% del total de los servicios realizados al mes por el piloto

c) La firma entre las 06:00 y las 07:00 LT no tendrá consideración de VEC, en el caso de que constituya el inicio de una actividad con origen y finalización en la base principal u operativa del tripulante.

d) En caso de pérdida de día libre entre servicios, al efecto de mantener la programación del día siguiente al programado libre (de acuerdo a los artículos 82 y 92 del Convenio colectivo), treinta o más horas de descanso sucesivas, desde el final de la actividad realizada, rompen la secuencia de firmas consecutivas. Se recuperará el día libre de acuerdo a lo dispuesto en el Convenio colectivo.

e) Días libres:

Aislados: (tipo I) de las 18:00 del día anterior al libre, a las 06:00 del día siguiente al libre; (tipo II) o de las 24:00 del día anterior al libre a las 12:00 del día siguiente al libre.

El día aislado del tipo I sólo podrá ser programado en el caso de que la suma de servicios programados y/o realizados con firma entre 23:00 LT y 07:00 LT inmediatamente anteriores y posteriores al citado día libre no supere el número de cinco.

Dos consecutivos: de las 18:00 del día anterior al primer libre, a las 06:00 del día siguiente al último libre; o de las 24:00 del día anterior al primer libre, a las 12:00 del día siguiente al último libre.

Tres o más consecutivos: de las 24:00 del día anterior al primer libre, a las 06:00 del posterior al último.

En todos los casos firma después de LP podrá producirse a partir de las 06:00.

f) La actividad programada para el día anterior al libre deberá tener prevista su finalización antes de las 18:00 LT o de las 24:00 lt. de dicho día anterior al libre.

g) Siempre que la actividad programada tuviese prevista su finalización antes de las 17:01 horas LT se admitirá que, por circunstancias operativas, la finalización real pueda producirse hasta las 18:30 del día anterior al libre, sin perder por ello el día siguiente la consideración de libre.

h) Siempre que la actividad programada tuviese prevista su finalización antes de las 23:01 horas LT se admitirá que, por circunstancias operativas, la finalización real pueda producirse hasta las 00:30 del día libre, sin perder por ello la consideración de libre.

i) Desaparición de los LN's: todos los días libres serán inamovibles, al final de un período de implementación progresiva de cuatro meses naturales desde la fecha de inicio del presente acuerdo.

j) Tal y como se estableció en el artículo 92, apartado 7, penúltimo y último párrafo del Convenio colectivo, las partes asumen el compromiso de aprobar una normativa que permita la comunicación de Spanair con sus pilotos vía SMS/Crew Link (u otro medio válido).

Quinto.-Dimensionamiento de la flota, plantilla y concepto de bases: La distribución adecuada de las bases de Spanair se realizará de acuerdo con el Plan Estratégico de la Compañía, siendo el objetivo operar una flota de un mínimo de 48 aviones de la familia A320 y otra flota de un mínimo de 18 aviones B717.

En el proceso de implantación de la flota B717, las vacantes que se generen se publicarán adscritas a las bases en que se produzcan.

En el proceso de sustitución de los MD's por A320, la Compañía ofrecerá vacantes para cambios de base en turno voluntario, para pilotos pertenecientes a las categorías y flota requeridas en función de la fecha y de la base de asignación de las unidades Airbus que se incorporen. Una vez asignados los cambios de base del turno voluntario anterior, la Compañía publicará las convocatorias de cursos A320 (CMTES y F/O's) para cubrir por promoción y/o progresión, las vacantes que se generen en las bases deficitarias y en función de las fechas de llegada de los aviones.

En relación al párrafo anterior, se pacta matizarlo en siguiente sentido:

Durante la vigencia del acuerdo de 31 de octubre de 2006, los pilotos que sean contratados en la categoría de Segundo Piloto y sean asignados,

desde el inicio de su relación contractual, a cualquier flota distinta de MD, no tendrán prioridad para la cobertura de vacantes de su categoría y flota, frente a aquellos Segundos Pilotos que tengan prioridad en el orden de prelación del EPS (pilotos contratados en Spanair hasta el 31 de diciembre de 2006) y opten voluntariamente a la cobertura de las vacantes ofertadas por la Compañía.

La oferta de vacantes para cambios de base en turno voluntario, así como la publicación de vacantes por promoción y/o progresión, podrán realizarse por la Compañía de forma simultánea.

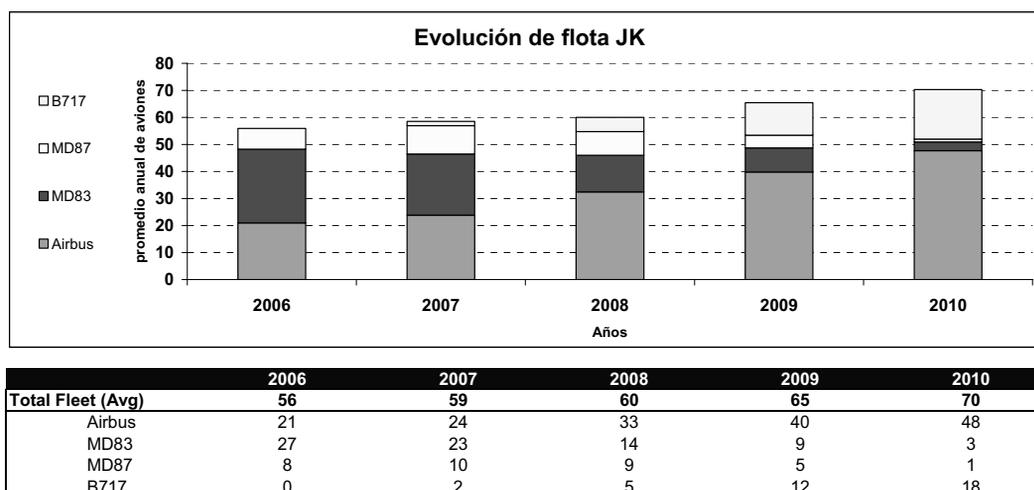
Durante el proceso descrito en los párrafos anteriores, la Compañía ofertará condiciones económicas más favorables a las previstas en el Convenio colectivo para aquellos pilotos que asignados a bases sobredimensionadas procedan a trasladarse a bases deficitarias. Dichas condiciones incluirán una compensación económica adicional, que tendrá carácter de «direccionada», siendo de aplicación para aquellos pilotos que, encontrándose en la situación descrita, accedan voluntariamente a su traslado.

De no alcanzarse el adecuado dimensionamiento de cada una de las bases, la Compañía ofertará, para aquellos pilotos que se encuentren inadecuadamente ubicados de acuerdo al «concepto de bases», opciones tales como un sistema de 'commuting' pactado con la RP, prejubilaciones, jubilaciones parciales, bajas incentivadas, reducciones de jornada voluntarias, novaciones de contrato a fijos discontinuos, etc.

La contratación de pilotos de nuevo ingreso en la Compañía, que necesariamente deberá producirse con motivo del proceso de crecimiento dentro del Plan Estratégico de Spanair, se efectuará asignándolos a las Flotas y Bases que la Dirección de la Compañía entienda más conveniente en cada momento, sin que por ello puedan entenderse vulneradas las normas de ingreso, promoción y progresión recogidas en el articulado del vigente Convenio colectivo. No obstante lo anterior, en aquellas vacantes que pudieran ser cubiertas por progresión de segundos pilotos de la base a la que vaya a ser asignado cada nuevo avión, tendrán, estos segundos pilotos prioridad de progresión en su base frente a los pilotos de nuevo ingreso; a tal efecto se seguirá el orden de prelación del escalafón de pilotos dentro de cada base; igualmente se establece que del número de segundos pilotos que se incorporen a la flota Airbus, tras haber respetado la prioridad de los segundos pilotos de la base, un máximo del 50% del resto de las vacantes, podrá ser de nueva contratación.

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

#### Anexo I al Anexo XVII



#### ANEXO XVII BIS

##### Acuerdo sobre promoción, progresión y contratación

La compañía Spanair, de común acuerdo con la representación de pilotos, establecen las siguientes condiciones para todos aquellos procesos de promoción, progresión y contratación.

La duración del presente acuerdo será la misma que la de los acuerdos de 31 de octubre de 2006 del Plan Estratégico, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2010.

Debido a las posibilidades de movimientos de pilotos entre las 3 flotas, con la única restricción de la permanencia en flota, y al hecho de que la llegada de los nuevos aviones (A320/B717) pueden no coincidir en el tiempo con la salida de un avión MD, las convocatorias de comandantes (CAPT's) y segundos pilotos (F/O's) y la contratación de F/O's se harán en función de las modificaciones de flota y respetando en todo caso los ratios establecidos de piloto/avión (artículo 44 del Convenio colectivo) y las necesidades de plantilla fijadas para el año en curso.

1. Solicitudes de cambios de base sin que concurren procesos de promoción y/o progresión.

a) La Dirección de Spanair publicará junto al comunicado de notificación al que se refiere el apartado b) las estimaciones de plantillas por bases, categoría y flotas.

b) Se enviará comunicado a todos los pilotos para que notifiquen a la Compañía, de modo voluntario, su deseo de cambiar de base.

c) Esto se realizará dos veces al año, con un plazo límite para inicio y finalización del período de presentación de solicitudes.

d) Con ello se elaborará y publicará, dos veces al año, la lista ordenada por antigüedad administrativa de los pilotos solicitantes y la base/s solicitada/s.

e) Antes de nuevas contrataciones, se procederá a la confirmación administrativa de la petición del piloto, siguiendo el orden de antigüedad citado, previa a la contratación. Se contratarán pilotos en una base tras haber satisfecho las peticiones que hayan sido confirmadas. La no confirmación debe también ser comunicada por el piloto. Se entiende que el piloto renuncia a su solicitud en este último caso.

2. Vacantes para CAPT's A320:

a) Se publicarán vacantes a CAPT's A320, para CAPT's de la Compañía.

b) Las vacantes se convocarán sin base y su asignación se hará por estricto orden de escalafón EPS si concurren procesos de progresión, sin dar prioridad a la flota. En el caso de que, siguiendo este criterio, la vacante sea asignada a pilotos en la base de PMI, los citados pilotos podrán escoger entre acogerse al sistema de commuting con la base infradimensionada (BCN), o bien acceder a las condiciones mejoradas de traslado a esta base. Para aquellos pilotos que hayan accedido a su posición de CAPT's A320 en convocatorias de progresión con base anteriores a 1 de julio de 2007, se les dará la opción de resituarse en su base origen, o de quedarse en la base a la que optaron. Si las vacantes a cubrir no suponen progresión, el orden de asignación será por antigüedad administrativa quedando a lo dispuesto en el Convenio colectivo respecto a cambios de base voluntario.

c) En el caso de asignación de vacantes a CAPT's A320 por cambio de base, y en función de la base de procedencia y del equilibrio resultante entre las bases, se publicará ampliación o nueva convocatoria, con el objetivo de conseguir el número de progresiones necesario.

d) Tras la publicación del resultado, el candidato seleccionado dispondrá de 2 días para renunciar. Si renuncia pasado este tiempo, no podrá presentarse a nueva convocatoria en el plazo de un año.

## 3. Vacantes para F/O's A320:

- a) Se publicarán vacantes a F/O's A320, para F/O's de la compañía.
- b) El orden de prioridad en la asignación de vacantes si concurren procesos de contratación de pilotos de nuevo ingreso será la siguiente:

1.º F/O's de la base convocada, siempre que se cumpla el requisito de permanencia en flota. Se reducirá para los pilotos contratados hasta 31 de diciembre de 2006 y de cualquier base el tiempo de permanencia a un año únicamente para esta progresión.

2.º F/O's de cualquier base (incluida la base convocada), sea cual sea su flota de procedencia, por estricto orden de escalafón EPS sin dar preferencia a la categoría y flota y hasta un mínimo del 50% del resto de vacantes. En caso de número impar de vacantes, se dará prioridad a estos F/O's frente a los de nuevo ingreso para la asignación de la vacante.

Llegado este punto, y hasta el máximo del 50% de los que resten del punto 1 anterior, la Compañía podrá contratar F/O's A320 directamente en la base, si bien podrá optar por mantener la asignación de vacantes a F/O's de otras bases más allá del 50% (esto se produciría en el caso de que no sea necesario el incremento de plantilla).

c) En el caso de vacantes para F/O's A320 sin que se precisen contrataciones directas, las vacantes se convocarán sin base y su asignación se hará por estricto orden de escalafón EPS si concurren procesos de progresión, sin dar prioridad a la categoría y flota. En el caso de que, siguiendo este criterio, la vacante sea asignada a pilotos en la base de PMI, los citados pilotos podrán escoger entre acogerse al sistema de commuting con la base infradimensionada (BCN), o bien acceder a las condiciones mejoradas de traslado a esta base. En el caso de que, siguiendo este criterio, la vacante sea asignada a pilotos en la base de ALC, los citados pilotos podrán acogerse a las condiciones mejoradas de traslado a la base infradimensionada (BCN). Para aquellos pilotos que hayan accedido a su posición de F/O's A320 en convocatorias de progresión con base anteriores a 1 de julio de 2007, se les dará la opción de resituarse en su base origen, o de quedarse en la base a la que optaron. Si los F/O's afectados tuviesen su base de origen en PMI o ALC, quedarán sujetos a lo dispuesto en este párrafo sobre commuting y/o condiciones económicas mejoradas. Si las vacantes a cubrir no suponen progresión, el orden de asignación será por antigüedad administrativa quedando a lo dispuesto en el Convenio colectivo respecto a cambios de base voluntario.

d) Los pilotos que fueron contratados con posterioridad a 31 de diciembre de 2006 en flotas distintas a MD, no podrán variar su base sin que se aplique para el resto de F/O's más antiguos la posibilidad del cambio de flota y/o base.

e) En función de la base de procedencia y del equilibrio resultante entre las bases, se publicaría ampliación o nueva convocatoria, con el objetivo de conseguir el número de progresiones necesario.

f) Tras la publicación del resultado, el candidato seleccionado dispondrá de dos días para renunciar. Si renuncia pasado este tiempo, no podrá presentarse a nueva convocatoria en el plazo de un año.

## 4. Vacantes para CAPT's MD.

- a) Se publicarán vacantes para CAPT's MD.
- b) La asignación de vacantes se hará por estricto orden de escalafón EPS si concurren procesos de progresión o promoción, sin dar prioridad a la categoría y flota. Si las vacantes a cubrir no suponen progresión y/o promoción, el orden de asignación será por antigüedad administrativa.

c) En el caso de asignación de vacantes a CAPT's MD por cambio de base, y en función de la base de procedencia y del equilibrio resultante entre las bases, se publicaría ampliación o nueva convocatoria, con el objetivo de conseguir el número de promociones necesario.

d) Tras la publicación del resultado, el candidato seleccionado dispondrá de dos días para renunciar. Pasado este tiempo, no podrá presentarse a nueva convocatoria en el plazo de un año.

e) Los pilotos afectados por procesos de promoción podrán acogerse a su elección a la figura de «commuting» o a las «condiciones económicas mejoradas», dependiendo de su base de origen, y de acuerdo a lo recogido en la normativa establecida a tal efecto en el Convenio colectivo.

## 5. Vacantes para F/O's MD:

- a) Se publicarán vacantes para F/O's MD.
- b) La asignación de vacantes se hará por estricto orden de escalafón EPS si concurren procesos de progresión, sin dar prioridad a la flota. Si las vacantes a cubrir no suponen progresión, el orden de asignación será por antigüedad administrativa.

c) En el caso de asignación de vacantes a F/O's MD por cambio de base, y en función de la base de procedencia y del equilibrio resultante entre las bases, se publicaría ampliación o nueva convocatoria, con el objetivo de conseguir el número de progresiones necesario.

d) Tras estos procesos de asignación de vacantes, se harán las contrataciones necesarias sujeto a lo expuesto en el apartado 1.

e) Tras la publicación del resultado, el candidato seleccionado dispondrá de dos días para renunciar. Pasado este tiempo, no podrá presentarse a nueva convocatoria en el plazo de un año.

## 6. Vacantes para CAPT's B717

- a) Se publicarán vacantes para CAPT's B717.
- b) La asignación de vacantes se hará por estricto orden de escalafón EPS sin dar prioridad a la categoría y flota. Si las vacantes a cubrir son solamente por cambio de base, el orden de asignación será por antigüedad administrativa.

c) En el caso de asignación de vacantes a CAPT's B717 por cambio de base, y en función de la base de procedencia y del equilibrio resultante entre las bases, se publicaría ampliación o nueva convocatoria, con el objetivo de conseguir el número de promociones necesario.

d) Tras la publicación del resultado, el candidato seleccionado dispondrá de dos días para renunciar. Pasado este tiempo, no podrá presentarse a nueva convocatoria en el plazo de un año.

e) Los pilotos afectados por procesos de promoción podrán acogerse a su elección a la figura de «commuting» o a las «condiciones económicas mejoradas», dependiendo de su base de origen, y de acuerdo a lo recogido en la normativa establecida a tal efecto en el Convenio colectivo.

## 7. Vacantes para F/O's B717:

- a) Se publicarán vacantes para F/O's B717.
- b) La asignación de vacantes se hará por estricto orden de escalafón EPS sin dar prioridad a la flota. Llegado este punto la Compañía podrá contratar F/O's B717 directamente en la base.

c) En el caso de asignación de vacantes a F/O's B717 con cambio de base, y en función de la base de procedencia y del equilibrio resultante entre las bases, se publicaría ampliación o nueva convocatoria, con el objetivo de conseguir el número necesario.

d) Tras la publicación del resultado, el candidato seleccionado dispondrá de dos días para renunciar. Si renuncia pasado este tiempo, no podrá presentarse a nueva convocatoria en el plazo de un año.

## Definiciones:

**Modelo de Producción según «Concepto de Bases».**—Una base es una unidad de producción a la que se asignan unos recursos equilibrados, en términos de aviones, tripulaciones y capacidad de mantenimiento de las aeronaves. La producción de la base (su programa de vuelos) se organiza en rotaciones que salen de la base en el primer vuelo y vuelven a la base en su último vuelo. Durante el día, las rotaciones tocarán la base al menos una vez, dividiendo la rotación en dos fragmentos, de mañana y de tarde, cada uno de los cuales será operado por una tripulación diferente. Ambos fragmentos, por tanto, deben ajustarse a los límites de actividad de las tripulaciones. De este modo, en ese momento se producirá el cambio del conjunto de la tripulación.

La situación ideal es que el 100% de las rotaciones de una base se ajusten al patrón especificado. No obstante, esto no será así, ya que las necesidades comerciales pueden inducir a irregularidades como el Overnight, el cambio de tripulaciones fuera de base, o la necesidad de un tercer turno de trabajo para cubrir la operación nocturna. El objetivo es que este tipo de irregularidades supongan un porcentaje bajo de la producción de la base.

**Base dimensionada.**—De acuerdo a la definición anterior, una base está dimensionada cuando los recursos asignados a la misma están equilibrados entre sí, y además ajustados a una dimensión determinada por la intención comercial de la compañía.

## ANEXO XVIII

## Acuerdo sobre normativa de billetes ID y free para pilotos de la Compañía Spanair

## Normas generales

El objetivo principal de la presente normativa interna es el de facilitar el desplazamiento, a un coste reducido, del empleado y/o sus familiares, por motivos familiares o de ocio, siendo la concesión de este tipo de billetes regulada en el presente documento.

La Dirección de Spanair, consciente de que en la normativa general de billetes de la Compañía se incluyen obligaciones a cumplir por personal ajeno a la Compañía (Newco y Fuerza), se compromete a exigir a quien corresponda su estricto cumplimiento.

Ninguna norma o regulación interna que pueda existir en Newco, Fuerza o en las distintas oficinas de ventas, podrá oponerse a lo establecido en la presente normativa.

La presente normativa se aplicará a billetes para vuelos de la red de Spanair y todos aquellos que, en su caso, procedan.

1. Tipos de billetes según vuelos.—La siguiente normativa se aplicará a los billetes que a continuación se relacionan:

1.1 Billetes con descuento (ID) en vuelos regulares.

- a) ID 50 R1.
- b) ZED:

ZED 0 (YIDZ0R2).

ZED con plaza confirmada (solo economy) (YIDZLR1).

ZED sujeto a espacio (economy y business) (YIDZLR2 ó CIDZLR2) (YIDZHR2 ó CIDZHR2).

- c) ID 00 R1.
- d) ID 00 R2.

1.2 Billetes free en vuelos chárter.

2. Normas de aplicación.—La concesión de billetes gratuitos o con descuento para los pilotos de Spanair quedará sujeta a las siguientes normas:

2.1 Beneficiarios.—Se distinguen los siguientes niveles de beneficiarios:

- a) Beneficiarios básicos: empleado/a, cónyuge e hijos menores de 21 años o hijos discapacitados de cualquier edad que convivan con el empleado.
- b) Parejas de hecho heterosexuales.
- c) Parejas de hecho homosexuales.
- d) Hijos mayores de 21 años, y menores de 29.
- f) Padres del piloto.
- h) Beneficiarios de parentesco: padres políticos y hermanos.
- i) Beneficiarios de libre designación.

2.1.1 Padres.—Se considerarán padres del empleado no sólo los padres biológicos/adoptivos del empleado sino adicionalmente:

Al cónyuge/pareja de hecho del padre o de la madre biológico. En este caso, el hecho de que el empleado opte por el cónyuge/pareja de hecho de su padre o madre biológico/a supondrá la pérdida de condición como beneficiario de la madre o padre biológico/adoptivo no incluido. Para acreditar la condición de cónyuge/pareja de hecho se deberá aportar la documentación requerida: acreditación como cónyuge mediante libro de familia y como pareja de hecho mediante certificado de empadronamiento.

2.1.2 Beneficiarios de parentesco.—Se considerarán beneficiarios de parentesco estas dos categorías:

Padres políticos del empleado (no admitido para parejas de hecho).

Hermanos del empleado (tanto hermanos biológicos como adoptivos, siempre que se acredite)

El empleado podrá tener un máximo de dos hermanos incluidos como beneficiarios de parentesco en adición a los padres políticos.

2.1.3 Hijos.—Se considerarán hijos, no sólo los biológicos o adoptados del empleado, sino adicionalmente:

Los hijos de su cónyuge o pareja de hecho, siempre que se acredite que efectivamente son hijos de estos beneficiarios y que conviven con el empleado.

2.1.4 Beneficiarios de libre designación.—Se adecuarán a la norma publicada por la Compañía en mayo de 2007 o aquella que la sustituya en el futuro.

2.2 Clases de billetes:

2.2.1 Billetes ID50R1, sin limitación de trayectos, para beneficiarios de los niveles A, B, C, D, F, H y L, con reserva de plaza, para cualquier tarifa publicada, cumpliéndose en cada caso las condiciones aplicables que cada tarifa tenga asignadas.

No obstante lo anterior, los suplementos para acceder a Clase Business y/o las penalizaciones por cualquier tipo de cambio del billete, establecidas por las vigentes normas tarifarias de la Compañía para el público en general, no serán objeto de reducción.

El billete en Clase Business, en viaje privado, otorgará al piloto y beneficiarios que viajen la posibilidad de acceder a las salas VIP y demás derechos de este tipo de clase.

En cualquier caso, en la reserva de billetes ID50 la tarifa a aplicar al piloto será la más barata de las disponibles en el momento de efectuar la reserva. A este respecto, la Compañía realiza actualmente las reservas a través del sistema Resaid y se encuentra desarrollando un sistema que permita las reservas a través de la web en breve plazo y donde estarán incluidas las tarifas web y promocionales para su aplicación en esta normativa.

2.2.2 Billetes ZED 0, sin limitación de trayectos, sujetos a espacio. Es una tarifa fija aplicable sólo a vuelos domésticos JK, en clase turista, y no

es interlineable con ninguna otra Compañía, es decir, que este tipo de billetes no se podrá utilizar con otras compañías.

Las tarifas para estos billetes son las siguientes:

Península y Baleares: 7 USD / 6 EUR aprox. por trayecto.

Canarias: 12 USD / 9 EUR aprox. por trayecto.

Las tasas de aeropuerto no están incluidas en estas tarifas. Esta modalidad sustituye al ID90R2, que dejará de existir. Esta tarifa se aplicará únicamente a los beneficiarios A, B, C, D y L.

2.2.3 Billetes ZED nivel ZL sin limitación de trayectos, sujetos a espacio (YIDZLR2) en clase turista, para cualquier ruta regular de la red de Spanair, aplicables a beneficiarios A, B, C, D, F, H y L.

Billetes ZED nivel ZL sin limitación de trayectos, con plaza confirmada (YIDZLR1), en clase turista, para cualquier ruta regular de la red de Spanair, aplicables a beneficiarios A, B, C, D, y L. La clase de reserva para este tipo de billetes es la «N» de acuerdo a la normativa ZED.

Billetes ZED nivel ZL en clase Business (CIDZLR2) sin limitación de trayectos, sujetos a espacio, para cualquier ruta regular de la red de Spanair, aplicables a beneficiarios A, B, C y D y L, de acuerdo con la normativa ZED.

Billetes ZED nivel ZH en clase Business (CIDZHR2) sin limitación de trayectos, sujetos a espacio, para cualquier ruta regular de la red de Spanair, aplicables a beneficiarios F y H, de acuerdo con la normativa ZED.

2.2.4 Billetes ID00R1, con reserva de plaza, con un límite de un billete RT por beneficiario/año en destinos de Spanair (no acumulables) domésticos o internacionales, aplicable a beneficiarios en niveles A, B, C y L, con código de reserva en clase Q siempre que el empleado/a cumpla el requisito de antigüedad de un año y esté en activo en la Compañía.

Adicionalmente a lo anterior, aquellos pilotos con un antigüedad mínima de doce meses en la Compañía podrán disfrutar de un segundo billete ID00R1 anual, con código de reserva en clase Q, limitado a vuelos domésticos y para beneficiarios en nivel A.

El Departamento de Interline (Comercial) se encargará de llevar el control de este tipo de billetes. En caso de que el billete no sea utilizado se podrá devolver a Interline y así iniciar el contador.

2.2.5 En orden a facilitar la movilidad de nuestros pilotos en los aviones de la Compañía Spanair, ésta proveerá a todos los pilotos de la misma de billetes ID 00 R2 sin limitación de trayectos. Dichos billetes tan sólo tendrán como beneficiarios a los propios pilotos sin que pueda extenderse su uso a otras categorías de beneficiarios establecidas en la presente normativa.

La Dirección de la Compañía, con la colaboración de la representación de los pilotos, desarrollará un sistema de asignación de los mencionados billetes.

2.2.6 Travel Partner.

2.2.6.1 Nivel ZL.—Esta modalidad es sólo para vuelos JK y está sujeta a las condiciones de la Normativa Travel Partner publicada en la Intranet de Spanair.

2.2.6.2 Hijos mayores de 25 años viajando solos como Travel Partner.—Con esta modalidad los hijos de los pilotos mayores de 25 años podrán viajar solos como Travel Partner sin necesidad de viajar acompañados por el empleado. Este tipo de billetes es sólo válido para vuelos JK y está sujeto a las condiciones del Travel Partner.

2.3 Billetes en vuelos chárter.

Sin limitación de trayectos, sujetos a espacio en el momento anterior al vuelo, para cualquier nivel de beneficiarios indicada en el apartado 2.1.

2.3.1 Tarifas (\*)

	Benef. A, B, C y D — Euros	Benef. F y H — Euros
Vuelos domésticos/europeos . . . . .	Null	9
Vuelos internacionales no europeos . . . . .	18	36

(\*) Tarifas por billete con independencia del número de trayectos.

3. Otros requisitos para acceder a estos billetes.—Para poder acceder a estos beneficios, tanto en vuelos regulares como en chárter, será preciso cumplir los siguientes requisitos:

3.1 Antigüedad administrativa.—Contar, como norma general, con una antigüedad administrativa en la empresa de cinco meses, excepto en:

Los billetes ID00R1, que requieren un año de antigüedad del piloto

Billetes ZED en otras compañías. La antigüedad administrativa requerida es de seis meses.

3.2 Acreditación de beneficiarios.—Será necesario acreditar a través del libro de familia el estado civil de los empleados/as casados/as, así como, en su caso, la existencia de hijos. Para las parejas de hecho contempladas en los niveles B y C, será así mismo necesario acreditar dicha situación a través del correspondiente Certificado Oficial de Convivencia, expedido por Ayuntamientos, Juzgados, etc., según lo recogido en la Normativa General sobre Inclusión de Beneficiarios de Spanair.

3.3 Empleados residentes en Baleares y Canarias.—Los empleados residentes en comunidades autónomas que tengan establecidos descuentos en desplazamientos por vía aérea, deberán presentar en la oficina de ventas en el mismo momento de la emisión del billete la documentación requerida para beneficiarse de tales bonificaciones, sin que sea posible dejar pendiente para una fecha posterior la cumplimentación de dicho trámite.

3.4 Descuentos para children (2-12 años) y/o infants:

Children: 50% de descuento sobre el precio a pagar por los adultos (\*), excepto en billetes ZED, que será un 33 por 100 de descuento.

Infants: 90% de descuento sobre el precio a pagar por los adultos (\*).

(\*) Excepto en tarifas especiales (promocionales, limitadas por edad, etc.).

4. Normativa adicional.

4.1 Validez de los billetes.

ID00R1: Tendrán cada año validez únicamente hasta el 31 de diciembre del año en curso.

ID50R1: sujeto a las condiciones de la tarifa reservada

ZED: Tendrán tres meses de validez.

4.2 Reservas.—Las reservas de billetes se efectuarán a través de la Central de Reservas de la Compañía para empleados (teléfono 902 929 115 o en la dirección de correo electrónico tickets4@spanair.es). Para ello el solicitante se deberá identificar como empleado/a de Spanair (o como beneficiario del mismo) en el momento de efectuar la reserva.

La reserva para los billetes ZED0 y ZH para vuelos domésticos se hará, siempre que sea posible con 48 horas de antelación, a través de la dirección tickets4@spanair.es.

La reserva para el resto de billetes, tanto sujetos a espacio como con plaza confirmada se hará en el 902 929 115, a ser posible con 24 horas de antelación.

No está autorizada la realización de una doble reserva, inicialmente una reserva R1 «con plaza confirmada» para posteriormente, cancelar la citada reserva y formalizar una segunda reserva «sujeta a espacio».

Se asimila a lo anterior el hecho de mantener dos reservas, una con plaza confirmada y otra sujeta a espacio para el mismo vuelo, y volar con la segunda, sin cancelar la primera.

Tampoco está permitido efectuar una reserva R1 en un vuelo y viajar en ese mismo vuelo como «extra crew».

El incumplimiento de estas normas se considerará como un supuesto de quebrantamiento de la buena fe contractual y podrá dar lugar a la suspensión temporal o definitiva de estos beneficios, así como a otras medidas de índole disciplinaria.

Está admitido en cambio, que pueda realizarse una reserva «sujeta a espacio», sujeto a espacio, y días/horas antes del vuelo se anule y realice, para ese mismo vuelo, una reserva IDR1 con plaza confirmada.

4.3 Emisión.—La emisión de los billetes se llevará a cabo en las Oficinas de Ventas de Spanair, en donde los pilotos y beneficiarios serán atendidos en igualdad de condiciones que cualquier otro cliente de Spanair; como complemento a lo anterior, deberán adoptar la actitud y la corrección que se espera de su condición de empleados de la compañía (o beneficiarios de éstas), sin que dicha circunstancia tenga por que ser apreciada por el público en general.

Se recomienda la emisión 24 horas antes de la salida del vuelo.

Ello sin perjuicio de que la Compañía pueda instalar máquinas automáticas expendedoras de billetes ID en aquellos aeropuertos en donde el volumen de empleados así lo aconseje, en cuyo caso estos billetes deberán tramitarse por medio de las mismas. En las bases en donde no se instalen dichas máquinas se seguirá atendiendo a los pilotos en las oficinas de ventas.

La emisión, siempre que se facilite una tarjeta de crédito, se hará electrónica. Si no se indica una forma de pago al realizar la reserva, la emisión se hará en las oficinas de ventas. Se recomienda la realización de dicho trámite con la antelación suficiente.

Se podrá también sacar la tarjeta de embarque a través de la web «check in» de Spanair.

4.4 Reembolsos.—El reembolso de los billetes no utilizados dependerá del tipo de billete emitido.

ID50R1: sólo se podrá reembolsar si la tarifa reservada lo permite.

ID00R1/ ID00R2: permite el reembolso de las tasas de aeropuerto

ZED: permite el reembolso íntegro del billete.

En todos los casos, la validez para reembolsar los billetes será de un año a partir de la fecha de emisión del mismo.

4.5 Tasas aeroportuarias.—Las tasas aeroportuarias no están incluidas en los importes a pagar tanto en vuelos regulares como en vuelos charter y deberán añadirse en su totalidad al precio del billete cuando éste se emita.

4.6 Embargos.—Spanair se reserva el derecho a establecer embargos de plazas en aquellas rutas y/o períodos que estime oportuno.

4.7 Identificación.—El solicitante de los billetes deberá identificarse ante el personal de las Oficinas de Ventas u otro punto emisor, como empleado o beneficiario mediante el documento nacional de identidad o cualquier otro documento válido (Permiso de conducción, Pasaporte, etc.).

4.8 Facturación y embarque.—El piloto o beneficiario con billetes ID00R1 o ID50R1 con reserva de plaza podrá facturar sin limitación alguna incluso aunque se prevea la posibilidad de sobreventa.

Para facturar con billete sujeto a espacio, el piloto o beneficiario deberá esperar al final de la facturación del vuelo, a menos que la previsión de pasaje del vuelo a juicio del agente de facturación permita hacerlo con anterioridad.

En situación de sobreventa, la prioridad para el embarque vendrá dada por la hora de presentación en facturación sin discriminación para el piloto o beneficiario siempre que su billete sea con reserva de plaza, respecto del resto de pasajeros.

En caso de conflictos de cara al embarque entre empleados tendrá prioridad la hora de presentación a la facturación y en caso de coincidencia, se atenderá a la mayor antigüedad.

Se exceptúa el tripulante en comisión de servicio con billete ID con plaza confirmada, que tendrá siempre preferencia sobre los anteriores.

También se podrá facturar a través de la web «Check-in» de Spanair.

4.9 Casos particulares.—Las siguientes normas serán de aplicación a aquellos casos no comprendidos en la normativa anteriormente expuesta y darán derecho al piloto a las concesiones y consideraciones siguientes:

4.9.1 Un billete ID00R1 de ida y vuelta con reserva de plaza, en caso de fallecimiento de padres, hijos o hermanos, incluso parentesco político, al aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento (en caso de ser pilotos casados, podrán disfrutar adicionalmente de un billete ID00R1 con reserva de plaza para su cónyuge).

4.9.2 Billetes ID00R1 de ida y vuelta hasta un máximo de dos, en caso de enfermedad grave, o que se requiera atención personal médica certificada, de un piloto tratado por el médico de la Compañía, que le controle fuera de su residencia habitual, con ocasión de servicio. Esta concesión se refiere a los familiares que deban atenderle.

4.9.3 Billetes ID00R1, en caso de matrimonio, para el piloto y su cónyuge, sin época restrictiva ni limitación de redes.

4.9.4 Billetes ID00R1 para su cónyuge e hijos en los casos en los que los pilotos deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Nochevieja-Año nuevo, por necesidad del servicio. En el caso de los pilotos solteros este beneficio se concederá a los padres. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

4.9.5 En los supuestos de sentencias firmes, en los casos de separación legal, nulidad y divorcio, los hijos legalmente reconocidos por el Piloto estarán exceptuados del requisito de la convivencia hasta los 21 años o emancipación, siempre que se mantenga la dependencia económica del piloto. Igualmente estarán exceptuados del requisito de convivencia en los casos de separación de hecho. En todos estos supuestos, será obligación del piloto acreditar fehacientemente cada una de estas situaciones.

4.9.6 Los hijos aportados al matrimonio por el cónyuge del piloto beneficiario tendrán, en materia de billetes, las mismas condiciones que los hijos del titular, siempre y cuando reúnan los requisitos exigidos a éstos, permanezcan constante el matrimonio, dependan económicamente y convivan con aquél.

Será en este supuesto obligación del piloto acreditar fehacientemente el cumplimiento de todos los requisitos que se exigen para poder disfrutar tales ventajas.

4.10 Solicitud de billetes/reservas en otras compañías, hoteles, touroperadores.—Spanair únicamente solicitará reservas/billetes a otras compañías aéreas para el empleado, cónyuge e hijos. Excepcionalmente solicitará para padres si la otra compañía/empresa así lo acordase.

Cualquier solicitud al Departamento de Interline ya sea para un billete, una reserva de hotel o reserva de plaza con el tour-operador la deberá realizar el empleado por escrito, con una antelación mínima de tres días hábiles a la fecha del viaje, detallando en cada caso el número de documento nacional de identidad/pasaporte del empleado y fecha de alta en la compañía. El fax y el e-mail del Departamento de Interline son los siguientes: Fax 971.40.88.71 E-mail: interline@spanair.es

La Compañía cobrará al empleado cualquier gasto generado por la no presentación («no show») o por la no utilización de los servicios solicita-

dos sin la previa cancelación de los mismos al Departamento de Interline.

La antigüedad mínima necesaria para solicitar un billete de avión con otra compañía será de seis meses.

Cualquier piloto que haya anunciado su baja definitiva en la compañía, no podrá solicitar billetes en otras compañías/empresas para una fecha posterior a la finalización de su relación laboral en Spanair.

#### 5. Normas comunes.

5.1 Para poder optar a billetes ID los familiares citados en los números 5 y 6 del apartado 4.9, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependen económicamente del beneficiario, así como que conviven con éste en los casos en que la convivencia sea también exigible.

5.2 La posibilidad de disfrute de billetes, establecido en la presente normativa, implica que el piloto y sus familiares se provean del oportuno billete de pasaje, corriendo a su cargo los impuestos, seguros, tasas o equivalentes correspondientes.

5.3 Al transporte de pilotos y familiares se le aplicarán las normas de responsabilidad de la Ley de Navegación Aérea o Convenio de Varsovia, según proceda, así como las condiciones de transporte IATA.

5.4 En las irregularidades que se cometan en materia de billetes ID00R1 o con descuentos la Dirección de la Compañía exigirá, en todos los casos, el abono total del importe del mismo, y determinará la inhabilitación al titular y sus familiares por tiempo fijo o limitado para nuevas concesiones, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que pudieran corresponderles, según las circunstancias concretas del caso.

No obstante, para evitar las irregularidades que pudieran producirse por la utilización inadvertida por encima del cupo anual, la Compañía se compromete a controlar el cupo de billetes ID00R1.

5.5 Actualización de beneficiarios. Documentación exigida.—Cualquier solicitud deberá ser entregada al menos 15 días antes de realizar cualquier vuelo y siempre deberá constar de dos partes:

1.º El formulario debidamente cumplimentado, que se podrá encontrar en la Intranet bajo esta dirección: <http://www.intranet-spanair.com/epi/formulariobeneficiarios>

2.º Los documentos, exigidos para cada tipo de beneficiario: libro de familia/certificado de nacimiento/certificado de empadronamiento.

Sin dicho formulario y documentos no se tramitará ninguna solicitud.

5.6 Formulario único. El formulario a cumplimentar será un formulario único donde quedarán recogidos todos los posibles beneficiarios que el piloto puede incluir.

5.7 Idiomas. Sólo se aceptarán documentos en castellano e inglés. Si se aporta un documento en otro idioma deberá llevar adjunta la correspondiente traducción jurada a uno de los idiomas anteriormente citados o un certificado escrito y sellado por parte del consulado/embajada en dichos idiomas.

5.8 Se ha elaborado un Glosario Terminológico, que se irá ampliando poco a poco, con terminología que ayude a entender con mayor facilidad algunos de los términos que aparecen en las Normativas. Los detalles sobre estas novedades pueden consultarse en la versión actualizada de la Normativa General de Billetes IDs y en la nueva normativa general sobre inclusión de beneficiarios.

Ambas normativas, así como el formulario único y el glosario terminológico de billetes ID, se publicarán en la Intranet bajo la siguiente dirección: <http://www.intranet-spanair.com/epi/beneficiosviaje>

6. Pilotos con pérdida de licencia, jubilados, incapacitados, viudas y huérfanos.

6.1 Los pilotos que hubieran perdido su licencia, en tanto trabajen en la Compañía, gozarán de los beneficios en materia de billetes como si continuaran en situación de actividad.

6.2 A los pilotos que hubiesen causado baja en la Compañía por jubilación, y a los pilotos que se les hubiera reconocido una invalidez absoluta para todo tipo de trabajo, si reúnen una antigüedad administrativa mínima en la Compañía de tres años, les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que a los pilotos en activo (a excepción de los billetes ID00R1, que no les serán de aplicación) que aparecen recogidas en los apartados 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 (si existe acuerdo con la Compañía para la que se solicita billete) y 2.2.4. (si bien en este último apartado, limitado a un billete por beneficiario/año y siendo el billete ID00R2).

6.3 Los viudos/as y huérfanos de pilotos de Spanair con una antigüedad administrativa mínima de dos años mantendrán la condición de beneficiarios mientras subsista su derecho a una pensión de viudedad y/o orfandad por parte de la Seguridad Social, debiendo acreditarse a requerimiento de la Compañía dicha circunstancia por parte de los beneficiarios.

7. Disposición final.—Dado que la concesión de billetes free y con descuento a los empleados de SPANAIR tiene como objetivo principal facilitar el desplazamiento, a un coste reducido, del empleado y/o sus familiares, por motivos familiares o de ocio, es por lo que no está permi-

tido hacer uso de estos billetes para viajes por motivo de negocios particulares, trabajo ajeno a Spanair u otras actividades fuera del marco familiar o de recreo.

La utilización por parte de empleados de la Compañía de billetes ID y sus beneficiarios estará en todo caso sujeto a las normas fiscales en vigor que regulen esta materia.

La Compañía Spanair procederá, de común acuerdo con la representación de pilotos, a modificar cuando sea necesario la presente normativa, así como cualquiera de los aspectos y requisitos contenidos en la misma.

### ANEXO XVIII BIS

#### Acuerdo sobre normativa de fiscalidad de billetes ID para empleados de Spanair

1. **Ámbito personal de aplicación.**—La presente normativa de fiscalidad se aplicará a todos los billetes ID para vuelos regulares emitidos a favor de los pilotos de Spanair y/o de los beneficiarios de éstos a que haya lugar.

2. **Objeto de la normativa.**—La presente normativa tiene por objeto dar cumplimiento a la normativa fiscal en materia de retribuciones en especie y por tanto, considerar como retribución del empleado, en su modalidad en especie, la diferencia que exista entre el precio establecido, siguiendo los criterios fijados de común acuerdo en el presente documento, de un determinado billete, y el precio que realmente ha pagado por dicho billete el empleado titular y/o el familiar de dicho empleado que haya realizado el vuelo.

Una vez determinada dicha diferencia, y por tanto, la retribución en especie correspondiente, la cantidad resultante se tendrá en cuenta para determinar el porcentaje de retención aplicable a la totalidad de retribuciones percibidas por el empleado (dinerarias y en especie), porcentaje que se aplicará el mes en que se procese dicho dato, computándose al final del año la totalidad de retribución en especie junto con las retribuciones salariales en el certificado de haberes y retenciones que está obligada a expedir la empresa, adjuntándose a dicho certificado un documento que refleje los billetes ID cargados a cuenta del piloto así como los trayectos que haya realizado con los mismos y que se hayan tenido en cuenta a los efectos descritos en la presente normativa.

En caso de que Spanair llegue a operar en el futuro nuevas rutas a lugares o zonas del mundo que no aparecen incluidos en la tabla 1 del anexo 1 al presente documento, éstas serán incluidas de forma automática a dicha tabla y su importe será establecido de común acuerdo entre las partes con la representación de los pilotos.

3. **Procedimiento a seguir para aplicar la presente normativa.**—Efectuada por el empleado una reserva para realizar un determinado vuelo en condiciones de descuento (p.e. ID50R1) los pasos a dar son los siguientes:

A. **Oficina emisora del billete (oficina de ventas y/o Dpto. Interline).**

Comprobará que el empleado titular o el familiar que ha reservado el billete está reconocido como tal o tiene derecho a descuento.

Emitirá el billete según los procedimientos establecidos, haciendo constar entre otros los siguientes datos:

Número de empleado, con seis dígitos.

Tipo de ruta, estableciéndose las siguientes:

Vuelos nacionales entre archipiélagos distintos (Baleares y Canarias).

Vuelos nacionales entre Baleares y Península.

Vuelos nacionales entre Canarias y Península.

Vuelos nacionales interpeninsulares.

Vuelos internacionales entre Península y Europa, o entre Península y África.

Vuelos internacionales entre Baleares y Europa, o entre Baleares y África.

Vuelos internacionales entre Canarias y Europa, o entre Canarias y África.

Si el billete es sólo para un vuelo de ida (en cuyo caso se reducirá el importe del billete señalado en la tabla 1 del presente anexo en un 50%) o, si por el contrario, el billete es para ida y vuelta.

En caso de vuelos al extranjero, código internacional del país de destino (ej. para París, el código es FR por Francia).

En caso de que estén implicadas varias posibles rutas (Baleares, Península y Europa), se tomará en cuenta el destino más lejano para identificar la ruta y la tarifa de la ruta a aplicar.

Se hace constar que para empleados residentes en Baleares y/o Canarias deberán previamente haberse cumplimentado los trámites necesarios para acreditar la residencia.

B. **Control de billetes emitidos.**—A efectos de garantizar que los billetes ID se ajusten al procedimiento establecido y éste pueda ser puesto en práctica con la suficiente garantía de calidad, la Compañía adoptará las medidas oportunas para controlar su cumplimiento.

C. Determinación, en su caso, de la retribución en especie.—Para determinar la existencia o no de retribución en especie se ha asignado un precio a cada uno de los tipos de ruta del apartado A, siguiendo los siguientes criterios:

El precio del billete para ida y vuelta en la ruta elegida en cada caso, que será la base del cálculo («precio base»), se establecerá de tal forma que sea el más económico de entre los que Spanair haya ofertado al público para esa misma ruta, en la misma época y/o temporada, en cualquiera de los medios técnicos de venta dispuestos a tal efecto (venta directa, internet, etc.) y que aparecerá recogido en la tabla 1 del presente anexo.

Sobre el precio base indicado en el punto anterior se aplicará una reducción de un 20%, quedando este precio final («precio factorizado») como referencia para el cálculo de la fiscalidad aplicable (tabla 2 del presente anexo). El resultado de este cálculo será comparado con lo realmente abonado por el piloto por dicho billete y su diferencia establecerá el importe a imputar al piloto como retribución en especie.

La tabla original de «precios base» (tabla 1) así como la que de ella se deriva (tabla 2) serán renovadas semestralmente, de común acuerdo con la representación de los pilotos, siguiendo lo establecido en el primer párrafo de este mismo apartado.

Debe tenerse en cuenta que sólo existirá retribución en especie para el empleado cuando la diferencia entre el mencionado «precio factorizado» que se haya asignado a una ruta determinada (igual al «precio base» reducido en un 20%, y recogido en la tabla 2 del anexo al presente documento) y el precio que haya satisfecho el empleado, por aplicación de uno u otro descuento, según la modalidad del billete adquirido, y sin incluir tasas ni reducción por residente (\*), sea positiva (es decir, mayor que 0).

(\* Nota: Quiere decir esto que el precio que se entiende ha satisfecho el empleado es el que realmente paga más el descuento que recibe la empresa como subvención, en aplicación de la residencia, quitándole las tasas correspondientes.

D. Reflejo de la retribución en especie en las retenciones a cuenta.—El importe obtenido como retribución en especie será tomado en consideración en la nómina que corresponda de la siguiente forma:

1. Por un lado, se sumarán las retribuciones salariales a la retribución en especie obtenida, y sobre el monto total que se obtenga se calculará el porcentaje de retención que proceda, y posteriormente dicho porcentaje se aplicará sobre el total de retribuciones obtenidas en dicho período (salariales y en especie), detrayéndose como retención del total bruto a percibir.

2. Al finalizar el año, el certificado de retenciones expedido por la Compañía incluirá junto al total de retribuciones dinerarias, el total de retribuciones en especie resultante de la aplicación del nuevo sistema, así como las retenciones a cuenta que a lo largo del año se hayan ido efectuando, tanto sobre retribuciones dinerarias como en especie.

**Tabla 1. «Precios base». Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (ida y vuelta)**

*Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (Ida y vuelta) 01MAY07-31OCT07*

	Tipos de rutas	Destino	Tarifa en Euros		
A	Baleares-Canarias .....		119		
B	Baleares-Península .....		48		
C	Canarias-Península .....		71		
D	Península-Península .....		45		
E	Península-Europa y África .....	ARN	68		
		CPH	62		
		FRA	80		
		MUC	126		
		VIE	141		
		CAS	96		
		ALG	215		
		SSG	702		
		BJL	359		
		F	Baleares-Europa y África .....	ARN	58
				CPH	58
				FRA	129
VIE	220				
CAS	98				
ALG	295				

	Tipos de rutas	Destino	Tarifa en Euros
G	Canarias-Europa y África .....	ARN	248
		CPH	215
		FRA	199
		VIE	272
		CAS	235
		ALG	345
		BJL	389
		SSG	749

La reducción aplicable en cada caso al tipo de billete empleado por el piloto y/o beneficiarios (ID 50) se hará sobre la cantidad señalada en la tabla 1 como «precio base».

Estas tarifas se verán reducidas en un 50 por 100 en el caso de billetes para «Child» (menores de 12 años) y en un 90 por 100 en el caso de billetes para «Infants» (menores de dos años).

Los precios de esta tabla se verán reducidos en la proporción legalmente establecida por insularidad (residentes en Baleares y Canarias).

En caso de publicación de nuevos tramos de tarifas, la presente tabla se revisará de común acuerdo entre las partes con periodicidad semestral.

Estas tarifas no incluyen las posibles ofertas promocionales, publicadas para un período concreto.

**Tabla 2. «precios factorizados» («precios base» con reducción del 20%). tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (ida y vuelta)**

*Tarifas genéricas por rutas en billetes con plaza confirmada (ida y vuelta) 01-may-07-31-oct-07*

	Tipos de rutas	Destino	Tarifa en Euros
A	Baleares-Canarias .....		99
B	Baleares-Península .....		40
C	Canarias-Península .....		59
D	Península-Península .....		38
E	Península-Europa y África .....	ARN	57
		CPH	52
		FRA	67
		MUC	105
		VIE	118
		CAS	80
		ALG	179
		SSG	585
		BJL	299
		F	Baleares-Europa y África .....
CPH	48		
FRA	108		
VIE	183		
CAS	82		
ALG	246		
G	Canarias-Europa y África .....	ARN	207
		CPH	179
		FRA	166
		VIE	227
		CAS	196
		ALG	288
		BJL	324
		SSG	624

Estas tarifas se verán reducidas en un 50 por 100 en el caso de billetes para «Child» (menores de 12 años) y en un 90 por 100 en el caso de billetes para «Infants» (menores de dos años).

Los precios de esta tabla se verán reducidos en la proporción legalmente establecida por insularidad (residentes en Baleares y Canarias).

En caso de publicación de nuevos tramos de tarifas, la presente tabla se revisará de común acuerdo entre las partes con periodicidad semestral.

Estas tarifas no incluyen las posibles ofertas promocionales, publicadas para un período concreto.