

**9857**

*RESOLUCIÓN de 13 de abril de 1999, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.*

Visto el texto del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair (código de Convenio número 9902385), que fue suscrito con fecha 22 de marzo de 1999, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma, y de otra, por las secciones sindicales del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y de la Asociación Sindical de Pilotos de Aviación (ASPA), en representación del colectivo laboral afectado 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, 13 de abril de 1999.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

## CONVENIO COLECTIVO DE PILOTOS DE SPANAIR

### PREÁMBULO

El III Convenio Colectivo nace como resultado de las fructíferas relaciones existentes entre la Dirección de Spanair, por un lado, y el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), y Asociación Sindical de Pilotos de Aviación (ASPA); por otro, en representación de los Pilotos de la compañía, y viene a sustituir al II Convenio que ha servido en la anterior etapa de existencia 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 y segundo Convenio Colectivo y ha incorporado el sustancial cambio en la regulación de las materias de actividad y descanso que ha representado la nueva Circular operativa 16B de la DGAC.

Asimismo, es posible que durante la vigencia del presente Convenio se produzca la entrada en vigor de nuevas normas procedentes de la inclusión en el ordenamiento jurídico español de las Joint Authority Regulations (JAR), que, obviamente, obligarán a la modificación de aquellas materias que éstas hayan regulado.

El espíritu del presente Convenio está encaminado a establecer las normas por las que se regirán las mencionadas relaciones, y 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 de trabajo que la empresa «Spanair, Sociedad Anónima», tenga establecidos o establezca en el futuro, en el territorio español, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

##### Artículo 2. *Ámbito personal.*

El presente Convenio afecta a todos los trabajadores contratados en España para prestar servicios en el territorio nacional o en el extranjero, como personal técnico de vuelo, en plantilla de Spanair, encuadrados en los grupos de Pilotos, en las situaciones contempladas en este 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 aeronáutico, 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 del 1 de enero de 1999 y mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2003, excepto para los conceptos o materias para los que se señala expresamente un período de vigencia distinto.

A partir del año 2000 las condiciones salariales pactadas en el 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 período 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 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 paccionados o disposiciones legales, siempre y cuando aquéllas, en su conjunto y en cómputo anual, sean más beneficiosas 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 deliberadora 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 sobre el asunto de que se trate, sin perjuicio de que, caso de no estar la empresa o el trabajador 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 interpretación judicial, sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción laboral.

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

### Comisión Técnica:

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

a) 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.

b) 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 éste delegue.

La Comisión se reunirá, previa petición de la Dirección de la compañía 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 su informe, entendiéndose, en caso contrario, cumplido el trámite.

c) La Dirección de la compañía, a la vista del informe, determinará si sanciona o no al Piloto en cuestión.

d) La Comisión comunicará simultáneamente sus actuaciones e informes a la compañía y Piloto afectado.

e) 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.

## 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 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 (MBO), 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.

## 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.

## 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 despido 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 reembolsar 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, básico 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.

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 siguientes: Básico de operaciones, 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.

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

Si durante la vigencia del presente Convenio entraran al servicio de Spanair nuevos tipos de aeronaves, con los que varíe sustancialmente el tipo de actividad a realizar y/o los costes generales 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.

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.

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 1A.	Nivel 1A.
Nivel 1B.	Nivel 1B.
Nivel 1C.	Nivel 1C.
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.
	Nivel 9.
	Nivel 0.

Artículo 28. *Cambio de nivel.*

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

1. Permanecer dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive (excepto lo dispuesto para Pilotos segundos en el apartado 3 de este artículo), tres años en los niveles tercero y segundo, y cuatro años en cada uno de los niveles siguientes.

2. Haber completado el 60 por 100 de la media de horas voladas por las flotas y especialidades en que haya permanecido durante dichos períodos de tiempo, excepto los cargos de la empresa, y los Pilotos que pertenezcan a la representación sindical en la empresa, siempre que, respecto a estos últimos, la disminución en el número de horas venga motivada por la realización de funciones sindicales.

3. Haber superado satisfactoriamente los cursos y pruebas a los que hubiese sido sometido por la compañía en dichos períodos, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta, como los de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

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

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

a) Para segundos Pilotos, la permanencia en el nivel 0 se limitará a la fase de instrucción, abandonando dicho nivel al superarse la inspección de suelta en flota.

b) El cambio de nivel del 9 al 8 de Pilotos segundos se realizará automáticamente al cumplirse los dos años de servicio en activo en Spanair, a contar desde la fecha de suelta en flota, o al cumplir los requisitos de experiencia en vuelo de 2.250 horas realizadas en aviones de peso máximo estructural al despegue del 14.000 kilogramos o superior, o efectuadas en reactores; 1.500 horas de MD-80 o similar o superior, el que ocurra antes de los tres requisitos.

c) Para primeros Pilotos, la permanencia en el nivel 8 se limitará a un período de seis meses desde la fecha de suelta.

Artículo 29. *Escalafón técnico.*

La compañía Spanair confeccionará anualmente los escalafones técnicos de Pilotos, ordenando a éstos por especialidades de primeros y segundos.

El orden de cada Piloto en el escalafón vendrá determinado por la fecha de antigüedad técnica, tal como aparece definida en el artículo 31, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional primera del presente Convenio. 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 técnico referido a todos y cada uno de los Pilotos, los siguientes datos:

Número y orden.

Nombre y apellidos.

Fecha de nacimiento.

Fecha de ingreso en la compañía Spanair.

Fecha de antigüedad técnica.

A efectos de publicación de los escalafones, 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. Éste 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.*

#### 1. Primeros Pilotos:

a) Para primeros Pilotos se considerará antigüedad técnica la fecha en que un Piloto, con contrato en vigor en Spanair, supera la inspección de suelta como Comandante o, en su defecto, realiza el primer vuelo como Comandante de la aeronave, de acuerdo con los criterios de la Dirección de operaciones de Spanair, salvo lo dispuesto en el apartado siguiente.

b) Si, por necesidades de la compañía, resultase imprescindible incorporar Tripulantes técnicos en la función de Comandante, coincidiendo con un curso de grupo de Pilotos que estén en proceso de promoción, se considerará como fecha de antigüedad técnica del de nueva incorporación la inmediatamente posterior a la del último de aquellos que supere el curso establecido.

#### 2. Segundos Pilotos:

Para segundos Pilotos, la antigüedad técnica será la computada desde la fecha en que supera la inspección de suelta en flota en la compañía Spanair como segundo Piloto.

#### 3. Normas comunes:

a) En el supuesto de promociones en bloque, el escalafón técnico se cerrará no antes de la fecha de la última suelta, siendo la Comisión Técnica la competente para evaluar las fechas de antigüedad técnica y, en su caso, variarlas, atendidas las circunstancias concretas de cada caso.

b) En caso de coincidencia de fechas, calificaciones y aptitudes, la prioridad quedará definida por la antigüedad administrativa y, si ésta fuera la misma, por la edad; en caso de perdurar la igualdad, se atenderá al orden alfabético de apellidos.

## CAPÍTULO IV

### Ingreso, promoción y progresión

#### Artículo 32. *Admisión.*

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

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

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

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

#### Artículo 33. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

Las condiciones que deberán reunir los Pilotos para ingresar en la plantilla de Spanair serán fijadas por la Dirección conjuntamente con la Dirección de operaciones de Spanair, y recogidas en el Manual Básico de Operaciones (MBO), 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 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. 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, las pruebas serán la evaluación de sus informes a través de Instrucción, Inspección y Jefatura de Flota. Para los casos de nuevo ingreso serán las teóricas de vuelo, pruebas psicológicas e idioma, que podrán ser suprimidas en caso de pilotos de alta experiencia, a excepción del dominio del español e inglés.
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 dos integrantes de la representación de Pilotos, uno por cada sección sindical (SEPLA y ASPA) como Supervisores.

Excepcionalmente, a instancias de la compañía, debidamente razonadas y conocidas las necesidades de la empresa y previa acreditación por parte del Piloto que fuere objeto de ingreso, de su aptitud técnica, de cuya circunstancia deberá informarse obligatoriamente a la representación de los Pilotos, la cual emitirá informe preceptivo sobre la adecuación o no de dicho ingreso, podrá ingresarse directamente en la categoría requerida.

Si la empresa necesitase primeros Pilotos y ninguno de los segundos Pilotos que estuviesen en plantilla reuniesen (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 34. *Preferencias para cubrir las vacantes de categoría superior.*

Las vacantes de categoría superior que puedan producirse se cubrirán necesariamente 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 escalafón técnico 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 MBO.

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.

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 escalafón técnico 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, y se le situará en el lugar que le hubiere correspondido en el escalafón técnico.

#### 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 avión a otro de superior peso máximo al despegue, esto es, de mayor categoría.

La progresión se efectuará cuando las necesidades operativas lo dicten, dando prioridad al orden de antigüedad técnica, y siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en el Manual Básico de Operaciones. Si la progresión llevara aparejado cambio de la base principal del piloto promovido, se estará a lo dispuesto en las normas de movilidad geográfica descritas en el anexo I del presente Convenio.

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

#### Artículo 41. *Cambio de flota.*

Los cambios de flota que se efectúen con carácter voluntario implicarán una permanencia mínima de tres años en la nueva flota. 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 dos años, teniendo prioridad el Piloto para el retorno a su flota de procedencia siempre que haya vacantes.

Con carácter voluntario y una vez transcurridos tres años, podrá el Piloto solicitar su regresión a 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:

1. Cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada; en este supuesto, el número de Pilotos que pueden 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.

2. 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 que estén contratados como fijos en la plantilla de Spanair, con una antigüedad administrativa mínima de dos años:

Jefe de Pilotos \*.  
Jefe de Inspección.  
Jefe de Instrucción.  
Jefe de Seguridad en Vuelo.  
Jefe de Flota.  
Inspector.

\* En la actual estructura organizativa, la Jefatura de Pilotos es asumida por el Director de Operaciones.

#### 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

#### Triplantes 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.

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

Los Pilotos con un tiempo mínimo de dos años de servicio cumplidos en Spanair, siempre y cuando hayan transcurrido dos años desde el último curso de calificación por ellos efectuado podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria, sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

No existirá para la empresa obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada, cuando existiera en tal situación un número superior al 5 por 100 por cada categoría dentro de cada flota.

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.

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a un año, ni superior a cinco años, salvo acuerdo entre ambas partes. 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 tuvieran 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 treinta 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 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 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 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.

## 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 contratado, 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.

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 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.

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. *Etapas.*

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.*

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

Artículo 66. *Relevo.*

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 pilotaje 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.*

Situación de un Piloto a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad que se le asigne, con una antelación de una hora. Cuando se lleve a cabo fuera del domicilio deberá disponerse de las instalaciones adecuadas, tal como quedan definidas en el artículo que regula «Lugar de descanso».

El tiempo de imaginaria no podrá ser superior a veinticuatro horas en un lapso de cuarenta y ocho horas.

El servicio de imaginaria comenzará no antes de las cero horas un minuto y terminará no después de las veinticuatro horas.

El Piloto podrá ser requerido para servicios cuyo despegue previsto sea anterior a la una hora del día siguiente de la imaginaria en las imaginarias de veinticuatro horas; en las de duración inferior, podrá ser requerido para servicios cuyo despegue previsto esté programado dentro de los sesenta minutos inmediatamente posteriores a la hora prevista de finalización del servicio de imaginaria.

Una vez finalizado el servicio asignado al Piloto en situación de imaginaria finalizará ésta.

Si un Piloto, estando de imaginaria, y requerido para un servicio se presenta en el lugar asignado para la firma y con posterioridad se le cancela

el servicio, continuará de imaginaria hasta agotar el período máximo de actividad aérea que se inició en el momento de su presentación, o el límite del servicio de imaginaria, lo que sea menor.

Cuando la Compañía programe a un Piloto un servicio de imaginaria a realizar en un hotel, la duración máxima de la imaginaria será de catorce horas.

Dadas las especiales características del área geográfica de la base de Madrid, los Pilotos que teniendo su base en Madrid y su domicilio en alguna localidad de esta provincia que, por la lejanía del aeropuerto a su domicilio no pudieran garantizar la presentación en el aeropuerto en sesenta minutos, podrán utilizar el hotel designado al efecto por la Compañía y a cargo de ésta. En este caso, el servicio de imaginaria tendrá una duración máxima de veinticuatro horas.

Para garantizar la efectiva utilización de la figura de imaginaria, todo servicio de imaginaria irá precedido del período de descanso que corresponda por el servicio anterior. Asimismo, no se podrá asignar ningún servicio hasta diez horas después, contadas desde el fin de la imaginaria.

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 período de vacaciones.

Cuando a un Piloto de imaginaria se le asigne un relevo se le notificará su duración prevista.

Por acuerdo entre la Compañía y la representación de los Pilotos podrá establecerse, en aquellos supuestos de características excepcionales que lo hagan necesario, un período de presentación en el aeropuerto distinto del establecido en el primer párrafo de este artículo.

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 veintidós horas LT del día anterior, y el Piloto tendrá la obligación de establecer contacto con la Compañía después de dicha hora límite de asignación de servicio y hasta las veinticuatro horas LT.

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

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.*

Es la situación del Piloto que no tiene asignados servicios de vuelo programados. Excepto los días señalados como libres, se le podrán nombrar los servicios que se considere oportunos, al objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán nombrar servicios de imaginaria. Su duración no podrá exceder de quince días.

La asignación de incidencias se hará de forma que se consiga la máxima igualdad de este servicio en cada base operativa, a tal fin, se efectuará por turno rotatorio de menor a mayor antigüedad administrativa.

Durante el mes que incluya un período de incidencia se programarán los días libres correspondientes, respetando la normativa de días libres.

Durante la situación de incidencias, los Pilotos deberán chequearse entre las diez y las doce horas, y entre las veintidós y las cero horas LT.

En cualquier caso la confirmación de los servicios se hará de modo que se disponga de, al menos, el descanso mínimo desde la notificación hasta la presentación prevista para la firma o servicio asignado.

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 Compañía, 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 aérea 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.

##### 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 involucran 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).*

1. Teniendo en cuenta las limitaciones y eventuales deficiencias que tiene el actual sistema de confirmación de servicios, Spanair se plantea la eventual sustitución del mismo por otro procedimiento que, garantizando la capacidad por la empresa de comunicación de sus programaciones a los Pilotos, incorporando a las mismas la última información disponible en cada momento, ofrezca mayor facilidad a éstos a la hora de recibirla. En este sentido, y por las razones antes expuestas, Spanair se marca como objetivo iniciar los estudios necesarios para, dentro del marco de seguridad y economía, llegar a implantar un sistema alternativo, siempre que se cuente con los medios técnicos (sistema de información) que lo posibilite.

Todo ello sin perjuicio de que sea positivo el mantenimiento del actual sistema en determinados momentos de la semana, mes y/o año.

2. No obstante lo anterior, y en cuanto se mantenga plenamente operativo el actual sistema de confirmación de servicios, se regirá por las siguientes normas:

a) Todo Piloto que se encuentre en activo deberá confirmar diariamente sus servicios del día siguiente según el procedimiento establecido por la Compañía. Se exceptúan de esta obligación los siguientes supuestos:

1) Los Pilotos que se encuentren en situación de relevo confirmarán sus servicios a través del Daily Schedule o documento sustitutivo; Spanair será responsable de la distribución de dicho documento a los lugares de descanso de los Pilotos.

2) En el día anterior a cada día libre el Piloto no tendrá obligación de confirmar su servicio.

3) La Dirección de Operaciones, en aquellos casos en que las circunstancias concretas así lo aconsejen, podrá establecer otras excepciones a dicha obligación diaria de chequeo.

b) El período de chequeo estará comprendido entre las dieciocho y las veintidós horas LT, hora peninsular.

c) Todos los servicios con hora de presentación anterior a las seis treinta horas deberán ser confirmados como avance de programación (servicios de vuelo con presentación entre las cero LT y las seis treinta LT del segundo día posterior a aquel en que se recibe la información). El Piloto que ha recibido un avance no tiene que volver a chequearse al día siguiente.

En caso de que, por haber recibido un avance de programación un Piloto quede liberado de la obligación de confirmar sus servicios, cualquier información que para él se hubiera incluido en el chequeo, le será comunicada en la firma.

d) Los Pilotos que tengan asignado día franco de servicio tendrán la obligación de establecer contacto con la Compañía después de las veintidós y hasta las cero horas LT.

##### 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 del 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 sesenta minutos antes de la hora estimada de la salida de vuelo.

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 esa 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.



Artículo 82. *Limitaciones a la programación.*

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

Se programará un máximo de cinco días naturales de servicio consecutivos cuando se opere desde la base principal del Piloto. Se podrá programar un sexto día para el regreso a base en situaciones de relevo. 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.

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

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

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

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

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

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

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.

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 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 dieciocho horas un minuto y las veinticuatro horas 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 cero horas un minuto y las cuatro horas locales, o entre las quince y las dieciocho 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 cuatro horas un minuto y las quince 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 veintitrés y las siete 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 veintitrés y las siete 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 veintitrés y las siete 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 veintitrés y las siete 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 veintitrés y las siete 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 períodos 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 cero horas un minuto y acaba a las veinticuatro 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 cero horas un minuto del día anterior al libre. Siempre que la actividad programada tuviese prevista su finalización antes de las veintidós horas un minuto LT se admitirá que, por circunstancias operativas, la finalización real pueda producirse hasta las cero horas treinta minutos 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 nueve horas LT, salvo que el servicio sea un PGT, en cuyo caso será programable a partir de las seis horas LT.

3. Clases de días libres:

a) Día libre normal: Es el día libre cuya fecha de disfrute es fijada a instancias de la compañía, pudiendo ser objeto de modificación, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado «cambio de días libres». Se identifica en la programación por la clave «LN».

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 en la programación por la clave «LP».

c) Día libre inamovible: Día libre que, fijada la fecha de disfrute a instancias de la compañía, ésta 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».

d) Día libre de recuperación: Es el día libre normal 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 los apartados «cambio de días libres» y «pérdida de días libres». Se identifica en la programación por la clave «DR». Tendrá el carácter de día libre inamovible en exceso de los que correspondan en el mes en que esté previsto su disfrute.

4. Número y distribución de días libres:

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

b) Distribución trimestral:

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

En cada uno de los trimestres, al Piloto se le programarán treinta y un días libres.

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

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

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

c) Distribución mensual:

Cada mes se programarán un mínimo de seis días LL/LP. 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 disfrute un período de vacaciones, o se participe en cursos iniciales, cursos de promoción y/o cursos de progresión, y a los solos efectos de alcanzar los días libres mínimos estipulados en el apartado 4.b), los períodos invertidos en este tipo de actividades minorarán proporcionalmente los días libres a disfrutar en el mes correspondiente. La disminución se hará de modo que la primera semana disfrutada en cada año equivalga a tres días libres; la segunda, a dos; la tercera, nuevamente a tres; la cuarta, a dos, y la quinta y siguientes (caso de existir) seguirían la misma relación 3-2-3-2...

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 dos 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) Como mínimo, seis días libres por mes tendrán el carácter de inamovible (LL o LP), de los que cuatro estarán programados al menos en grupos de dos. Los días DR serán, en todo caso, en exceso de estos seis.

h) Con carácter general, los días libres aparecen publicados en la programación que periódicamente se entrega a los Pilotos.

5. Cambios en la programación de días libres: Los días libres normales podrán ser cambiados, en cuanto a su fecha de disfrute, mediando un preaviso de al menos cuarenta y ocho horas. En este caso serán reprogramados para su disfrute dentro de los cuarenta días siguientes a la fecha de disfrute originalmente prevista. Para que el preaviso se tenga por efectuado, se deberá comunicar personalmente con el Piloto afectado por el cambio.

De no existir el preaviso, ser éste inferior a cuarenta y ocho horas o no haberse producido contactando directamente con el Piloto, se necesitará el consentimiento de éste para efectuar el cambio.

6. 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 LN), será compensado por otro día libre, que será comunicado de forma directa al Piloto en las cuarenta y ocho horas siguientes y reprogramado dentro de los cuarenta días siguientes (código DR), sin que esta acción pueda variar sustancialmente la programación asignada a dicho Piloto. En su defecto, se compensará al Piloto, añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre perdido. En el día libre perdido, el Piloto no está obligado a realizar ningún otro servicio, salvo que preste su consentimiento.

b) 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 añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre perdido. En el día libre perdido, el Piloto no está obligado a realizar ningún otro servicio, salvo que preste su consentimiento.

7. Realización de servicio en día libre: Podrá requerirse, previa aceptación del Piloto, que éste 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. 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.

12. 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 período 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 treinta y un días naturales a partir del año en que se cumpla el sexto de antigüedad en la empresa. Esas vacaciones serán disfrutadas en períodos semanales, empezando en lunes y terminando en domingo, pudiendo ser éstos consecutivos.

El período de vacaciones se incrementará en un día, es decir, tendrá una duración de treinta y un días naturales, cuando el Piloto hubiese cumplido seis años de permanencia en la empresa en el grupo profesional de Pilotos. Este incremento será compensado y absorbido para el supuesto que normativa o contractualmente se reconociese el derecho a incrementar el período mínimo de treinta días fijado por la legislación común actualmente vigente.

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

Cuando en un determinado mes se disfrute un período 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.

Los períodos de mayor actividad de la empresa se podrán excluir del período de disfrute de vacaciones contemplado en el calendario anual, acumulándose los turnos en los restantes períodos. Spanair, en función de la previsión anual, fijará estos períodos por flota, base operativa y función, comprendiendo un máximo de dos meses por año.



El último día de cada período 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 nueve horas locales del siguiente día salvo que el servicio sea un PGT, en cuyo caso será programable a partir de las seis horas LT.

## 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»).
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 IT 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 H.B.

Sin perjuicio de lo anterior, en las nóminas mensuales se abonarán las horas block equivalentes que sobrepasen las 70 H.B. (flota de corto/medio radio) o las 65 H.B. (flota de largo radio) durante los meses de noviembre a abril y las 80 H.B. (flota de corto/medio radio) o las 75 H.B. (flota de largo radio) en los meses de mayo a octubre. Estas horas block equivalentes, abonadas mensualmente, serán añadidas a los límites anuales anteriormente indicados (770 H.B. en flota de corto/medio radio y 700 H.B. 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 horas block equivalentes.

El pago de la diferencia en el cómputo anual se realizará en el mes de 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 ciento cuarenta horas al mes en flota de corto/medio radio y ciento treinta y una 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 minutos antes de la hora programada de despegue, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento.

#### 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 veintiuna y las siete 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 veintiuna y las siete 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 sobrecoste adicional a la compañía.

#### Artículo 106. *Retribución en situación de imaginaria.*

Los Pilotos en plantilla devengarán siempre que les sea asignado un servicio de imaginaria 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.

#### Artículo 107. *Retribución en situación de incidencias.*

Durante la situación de incidencias, el Piloto devengará la media de horas block equivalentes (de conformidad con la normativa sobre crédito horario) y de horas de actividad laboral de los Pilotos operativos de la flota a la que pertenece, en el caso de que el Piloto no alcanzase dichos valores, sin contar Pilotos de vacaciones, de baja, cursos, etc., y sin que los afectados sean incluidos en la elaboración de la media.

#### 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 prorrato mensual (sobre treinta días por mes) para aquellos Pilotos que hayan estado incursos en procesos de incapacidad temporal de duración continuada igual o superior a diez días.

### SECCIÓN 7.03 OTRAS RETRIBUCIONES

#### Artículo 111. *Plus 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 prorrato 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 Colectivo 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».

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.

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 block equivalentes.

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

Para la flota de largo radio (vuelos de husos horarios), será la mayor 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 horas block equivalentes, excepto en casos de relevo en que sólo se computarán los puntos 1, 2 y 3.

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.

## 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.*

Será por cuenta de la compañía el alojamiento en hoteles para los Pilotos en sus desplazamientos habituales.

La contratación del alojamiento en los hoteles, que incluirán 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.

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 (100.000 pesetas) por 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 (100.000 pesetas) será utilizada por cada tripulante según su criterio, exclusivamente para el mantenimiento de su uniformidad y se acumulará por períodos 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.

## CAPÍTULO IX

### Seguridad Social complementaria, seguros y pérdida de licencia

Artículo 128. *Seguridad Social complementaria.*

1. Con independencia de lo establecido en la Ley General de Seguridad Social sobre prestaciones en caso de IT 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.

2. 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.



3. 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.

4. El salario a que se refieren los apartados anteriores estará integrado por las retribuciones salariales fijas y, si corresponde, por la prima de responsabilidad.

5. 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. Pérdida de la licencia por otras causas:

En el supuesto de que un Piloto pierda su capacidad para el desempeño de su labor, bien por retirada de su licencia de vuelo antes del límite de edad legalmente establecido, bien por causas médicas o bien por pérdida objetiva de la capacidad para ejercer como tal, sobrevenida con posterioridad a su ingreso y en cualquier tiempo durante el contrato, salvo los supuestos de IT, invalidez, accidente o jubilación, la empresa, atendidas las vacantes de plantilla y con preferencia a cualquier contratación, deberá asignarle otro puesto de trabajo dentro de las funciones propias de su categoría laboral, conservando los mismos haberes básicos, salvo la prima de responsabilidad.

Si no existiese posibilidad de emplear al trabajador en un puesto dentro de su categoría laboral, Spanair 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.

#### 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.

1. La representación de los Pilotos estará compuesta por un total de nueve Delegados sindicales, de los cuales cinco pertenecerán al sindicato SEPLA y cuatro al sindicato ASPA. De dicho colectivo, cuatro de los Delegados de SEPLA y tres de ASPA tendrán la condición de titulares y uno por cada sindicato la condición de suplente. Todos ellos gozarán de las garantías que reconoce la L.O.L.S. en relación con el Estatuto de los Trabajadores. Estas mismas garantías serán también reconocidas a los miembros titulares de la Comisión Paritaria de Interpretación, si bien se limitarán al tiempo en que ejerzan efectivamente funciones en dicha Comisión.

2. Los integrantes de la representación sindical, en su totalidad, dispondrán de hasta veinticinco días al mes para destinar a actividades sindicales en concepto de crédito horario ordinario. No obstante lo anterior y previo acuerdo de los dos tercios de la representación sindical existente en cada momento, con carácter extraordinario dicho crédito se ampliará automáticamente hasta cuarenta días, con el solo requisito de la comunicación de dicho acuerdo a la empresa.

3. La extensión posible de veinticinco a cuarenta días podrá producirse durante todo el año 1999, no vinculando para futuros Convenios Colectivos. Del 1 de enero del 2000 hasta el 31 de diciembre de 2002 el crédito horario ordinario se fija en un máximo de treinta días por mes. Para el 2003 se estará a lo mismo que para 1999, es decir veinticinco días ampliables a cuarenta.

4. Como máximo podrán acumularse en un solo representante hasta once días de crédito horario sindical dentro de cada mensualidad con actividad laboral completa o en caso contrario su parte proporcional.

5. La representación sindical podrá ceder en cómputo anual hasta un máximo de cien días de su crédito horario, sobre el máximo de 300 acreditado como mínimo en el párrafo anterior para su disfrute por los afiliados a uno u otro sindicato que ostenten cargos en el mismo en el ámbito autonómico, nacional o internacional, siempre y cuando se comunique la cesión antes del día 10 del mes anterior al previsto para su disfrute y previa justificación documental de la actividad sindical a desarrollar.

De ellos, hasta treinta días podrán ser objeto de cesión a Pilotos afiliados que no ostenten cargos sindicales. Los Pilotos que disfruten de dicha cesión horaria no gozarán de ningún tipo de garantía sindical a excepción de dicho crédito horario.

La posibilidad de cesión a Pilotos que no ostenten cargos cesará su vigencia en la fecha y forma previstos en el apartado 2 anterior respecto de la ampliación del crédito horario hasta cuarenta días mensuales.

Ambos sindicatos se comprometen, para el supuesto que algún miembro de Comité de Empresa y/o Delegado de personal 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 dicho miembro en igual medida, al objeto de la no acumulabilidad de ambos créditos horarios.

6. La representación sindical dispondrá de un máximo de seis billetes de ida y vuelta en vuelos de la red doméstica de Spanair, computados semestralmente, para ser usados por los asesores que ellos designen.

7. La empresa facilitará para el uso de los representantes de los Pilotos al objeto de difundir los comunicados e informaciones sindicales los canales de distribución de la misma tales como casilleros, teléfono, fax y fotocopiadora, de tal manera que no se altere el normal funcionamiento de la actividad de la empresa. Asimismo la empresa se compromete a facilitar toda la información, siempre que ello sea posible, a la representación de los Pilotos en soporte informático utilizable, dentro de los que utilice Spanair de forma habitual.

8. En materia de retribución de la representación de los Pilotos y/o comisión negociadora de convenio, la empresa garantiza un montante de cuantía equivalente a la contemplada en el artículo 112 para la comisión

de servicio; es decir, se prorratearán sobre veinte días por mes los mínimos mensuales y anuales de los artículos 101 y 102. El Departamento de Programación intentará adecuar la programación de dichos representantes a la productividad media del resto de la plantilla de Pilotos.

9. La compañía tiene obligación de informar a la representación de Pilotos de los planes de expansión y futuro de la compañía, así como de cualquier variación que influya substancialmente en el desarrollo de sus actividades aéreas.

10. Asimismo, en materia de información sobre estadísticas, se facilitarán con carácter mensual 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, total acumulado de horas block año, vacaciones disfrutadas y vacaciones pendientes.

## 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.

#### Disposición transitoria primera.

La compañía destinará la cantidad de 72.822.064 pesetas con la finalidad de mejorar las retribuciones obtenidas por los Pilotos de Spanair a lo largo de 1998. La distribución de esta cantidad se realizará de común acuerdo entre la compañía y la representación de Pilotos.

#### Disposición transitoria segunda.

Se acuerda la conversión a euros el 1 de enero de 2001, o en la fecha marcada por el Gobierno, de todas las cantidades contenidas en el presente Convenio que estén reflejadas en pesetas. La conversión se realizará al tipo de cambio establecido por el Gobierno para la fecha anteriormente indicada.

#### Disposición transitoria tercera.

Se acuerda el siguiente calendario de implantación de las normas de actividad y descanso pactadas en el presente Convenio que a continuación se relacionan:

Normas	Fase 1: Programación abril y mayo 1999	Fase 2: Programación junio y julio	Fase 3: Programación agosto y septiembre
Hora de firma tras día libre ....	07:00	08:00	09:00
Actividad para servicios de vuelo de especial consideración .....	11:30	11:00	10:30
Hora de firma para servicio de vuelo de especial consideración .....	23:00-06:15	23:00-06:30	23:00-07:00
Número máximo de servicios consecutivos .....	6 desde base 7 en relevo	6 desde base 6 en relevo	5 desde base 6 en relevo

Durante el período de introducción de las nuevas normas se analizará su viabilidad y ambas partes se comprometen a negociar las modificaciones necesarias en el caso de que tanto la hora de firma tras día libre como la hora de firma para servicios de vuelo de especial consideración de las fases 3 y 4 condujeran a un incremento de plantilla/costes que coloque a Spanair en una situación de desventaja competitiva en nuestro sector.

Disposición transitoria cuarta.

a) El cambio total realizado en la remuneración de los Pilotos en el III Convenio respecto al segundo Convenio, hace necesario que se garantice que los objetivos salariales pactados a conseguir sean los que realmente obtengan los Pilotos de cada flota dentro de unos márgenes de desviación razonables.

Para ello, definiremos primero las bases de cálculo efectuadas para conseguir el salario fijado como objetivo, las cuales se basan en la figura del Piloto Operativo Standard, que realiza anualmente las siguientes actividades:

**Piloto Operativo Standard (tabla I)**

Concepto variable	Flota corto/ medio radio	Flota largo radio
Horas block .....	810	670
Crédito horario .....	132	132
Horas posición .....	100	77
Actividad nocturna .....	315	335
Horas husos horarios .....	—	520
Actividad laboral .....	1.620	1.300
Días actividad nacional .....	130	15
Días actividad internacional .....	70	—
Días actividad oceánica .....	—	125
«Line checks» .....	30	5

Estas variables del Piloto Operativo Standard se han establecido a partir de la experiencia obtenida en los años anteriores como representativa de un Piloto que no se encuentra en situaciones especiales derivadas de bajas prolongadas, desempeño de funciones en la Dirección de Operaciones, períodos de instrucción prolongados, comisiones de servicio y otras eventualidades que disminuyan su capacidad productiva normal y que efectúa una producción normal.

b) Para este Piloto Operativo Standard, la remuneración que se persigue como objetivo, dependiendo de las categorías, flotas y niveles, es la que se presenta en la siguiente tabla:

**Tabla II**

	Flota corto/medio radio Cmte. — Salario total — Pesetas	Flota largo radio Cmte. — Salario total — Pesetas	Flota corto/medio radio F/O — Salario total — Pesetas	Flota largo radio F/O — Salario total — Pesetas
Nivel 1A .....	24.321.262	26.278.823	13.104.245	14.548.160
Nivel 1B .....	23.899.754	25.857.316	12.550.343	13.994.258
Nivel 1C .....	23.496.353	25.453.915	12.217.683	13.661.598
Nivel 1 .....	23.110.271	25.067.833	11.905.800	13.349.715
Nivel 2 .....	22.493.630	24.459.854	11.533.143	12.982.689
Nivel 3 .....	22.116.345	24.092.964	11.243.826	12.700.128
Nivel 4 .....	21.683.454	23.671.911	10.968.939	12.432.936
Nivel 5 .....	21.331.452	23.331.747	10.643.912	12.115.604
Nivel 6 .....	20.772.492	22.842.945	10.486.526	11.966.852
Nivel 7 .....	19.520.996	21.661.317	10.103.534	11.504.805
Nivel 8 .....	17.041.498	18.298.799	8.709.835	10.002.153
Nivel 9 .....	—	—	8.023.147	9.259.590
Nivel 0 .....	—	—	6.518.984	7.881.317

c) Como las cifras anteriormente expuestas son obtenidas como medias, se admitirán unas desviaciones razonables para no perder la calificación de Piloto Operativo Standard. Exactamente lo mismo debe ser

considerado en las remuneraciones totales que son originadas por la actividad productiva real de cada Piloto.

El objetivo pretendido por el nuevo sistema retributivo es que los Pilotos que estén comprendidos en un  $\pm 5$  por 100 de las horas block establecidas anteriormente para Pilotos Operativos Standard, deberán estar comprendidos en un  $\pm 2,5$  por 100 de la remuneración total establecida en la tabla anterior, para cada nivel, categoría y flota del Piloto Operativo Standard.

d) Si al cabo de un año desde la entrada en vigor del presente Convenio las remuneraciones reales totales brutas (incluyendo devengos extrasalariales) de un 30 por 100 o más de los Pilotos operativos, y considerados Standard, se desvían de la tabla II que se detalla en el presente documento, en base a niveles salariales, categorías y flotas, en más de un 2,5 por 100, las tablas salariales del Convenio se adaptarán al objeto de que se corrija dicha desviación, en más o en menos, y en el mismo porcentaje, devengándose las nuevas retribuciones, ya corregidas, a partir del primer mes del segundo año de vigencia del Convenio y hasta el final de la misma, sin perjuicio del incremento retributivo automático previsto en el artículo 3 del mismo.

Para la ponderación del 30 por 100 antes señalado se tomará en consideración únicamente a los Pilotos operativos considerados Standard, entendiéndose por tales aquellos que en el concepto «horas block» no se desvíen en más de un 5 por 100 (por defecto o por exceso) con respecto a las cifras contempladas en la tabla I.

e) En el supuesto de que no se dé una desviación retributiva o que lo sea en proporciones inferiores a las arriba contempladas, se consolidarán las tablas salariales del III Convenio Colectivo por el resto de su vigencia, sin perjuicio, nuevamente, de la revisión automática prevista en el artículo 3 del mismo.

f) En el supuesto de que se verifiquen las condiciones expuestas en el apartado d) de esta disposición y hubiese que proceder a la modificación de las tablas salariales del Convenio, se faculta expresamente para ello a la Comisión Paritaria que, en caso de no lograr un acuerdo, recurrirá al sistema de arbitraje que se define en el párrafo tercero del artículo 5 de este Convenio. Las modificaciones introducidas en las tablas no afectarán necesariamente a la totalidad de categorías, niveles y/o flotas, sino solamente a aquellas en que no se verifique el objetivo perseguido.

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 el anterior Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

Como consecuencia de lo establecido en el apartado anterior, todas las cantidades que pudieran venir 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 final primera. *Cláusula derogatoria.*

El presente Convenio sustituye al II 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 vacaciones 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) 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) 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:

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

Una indemnización equivalente a ocho mensualidades de su salario base.

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

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

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

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

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 registrarán, económicamente, por las siguientes normas:

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

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

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

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

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

## 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 períodos de semanas completas, que empiecen en lunes y terminen en domingo.
- Los días libres de recuperación que se añadan a las vacaciones se programarán de acuerdo a la petición del Piloto.
- Las vacaciones tendrán prioridad sobre los días libres.
- Los Pilotos en situación de destacamento tendrán derecho a que se les respeten los períodos voluntarios designados mientras dure esa situación, excepto en los meses de verano. En el supuesto de que disfruten vacaciones voluntarias durante el destacamento, dejarán de percibir la dieta que corresponda a dicho período.
- En estos casos, la empresa podrá posponer su turno de destacamento para evitar la coincidencia de las situaciones de vacaciones y destacamento.
- En caso de coincidir un período de vacaciones, tanto voluntario como forzoso, tendrán prioridad las vacaciones.
- No obstante lo anterior, la empresa podrá asignar vacaciones forzosas a Pilotos en situación de destacamento cuando las necesidades de la flota así lo aconsejen. En este caso no perderán su condición de destacados durante el período de vacaciones. La empresa proporcionará a los Pilotos que se hallen en esta situación billetes de ida y vuelta, con plaza confirmada, a su base.
- 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 la puntuación en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior. En el año en que se produce el cambio de función, base y/o flota, sus vacaciones, previamente asignadas, podrán ser cambiadas y acomodadas a las necesidades y disponibilidad de su nueva función, base y/o flota. Si se mantienen los períodos que inicialmente tenían, tendrán el carácter, forzoso o voluntario, que ya tuvieron. Si se reasignan, tendrán carácter de forzosas. En la reasignación de sus vacaciones pendientes para el año en que se produce el cambio, las vacaciones ya asignadas a otros Pilotos tendrán preferencia, con independencia de la puntuación que se tenga.
- Cuando a un Instructor o a un Piloto en instrucción (tal y como está definido en el presente Convenio) le coincida un período de vacaciones con un período 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:** Los períodos 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:

Períodos	Total mes — Puntos	Primera quincena — Puntos	Segunda quincena — Puntos
Julio-agosto .....	24	12	12
Septiembre .....	16	10	6
Junio .....	12	4	8
Mayo .....	8	4	4
Diciembre .....	6	0	6**
Febrero, octubre y noviembre .	0	0	0
Enero .....	6	6**	0
Marzo-abril .....	0*	0*	0*

\* Contabilizará 6 puntos, la quincena que contenga Pascua o Semana Santa.

\*\* Independientemente de las puntuaciones, se computarán a razón de 2 puntos los días 24, 25 y 31 de diciembre, 1 y 6 de enero, siempre y cuando las vacaciones sean de menos de quince días.

La llamada Semana Blanca contabilizará 4 puntos a añadir a los de la correspondiente quincena, sólo en las bases pertenecientes a Comunidades Autónomas en que ésta exista.

Si el disfrute se realiza por semanas, la puntuación será la de la mitad de la quincena correspondiente. Un período de vacaciones inferior a una semana computará en la parte proporcional.

Las puntuaciones se computarán a final del año, 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 de su flota y especialidad con mayor puntuación.

Las vacaciones adjudicadas de forma forzosa restarán los mismos puntos que suman cuando son voluntarias. En el caso de que se trate de quincenas con un valor de puntos 0, se restarán dos puntos.

Los puntos por los días 24, 25 y 31 de diciembre, y los días 1 y 6 de enero no podrán restarse y sí computarán.

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

**Publicación, petición y adjudicación:** Durante el mes de octubre, las Jefaturas de Flota publicarán los turnos de vacaciones disponibles para el año siguiente.

Los Pilotos entregarán sus peticiones, mediante el formulario establecido al efecto, antes del 30 de noviembre siguiente.

La representación de los Pilotos recibirá copia de las peticiones.

Las Jefaturas de Flota publicarán antes del 31 de diciembre la asignación de vacaciones, abriéndose a partir de ese momento un período de quince días para posibles reclamaciones, finalizado el cual se publicará la asignación definitiva.

La no solicitud de períodos 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 voluntarias.

Para los Pilotos que se incorporen a la flota, base y/o función fuera de este período, la compañía les hará el mismo proceso de petición y adjudicación, dentro del mes y medio siguiente a su incorporación con las consideraciones antes mencionadas en cuanto a prioridad sobre Pilotos que, perteneciendo a su nueva función, base y/o flota tuvieran ya sus vacaciones asignadas. Las vacantes que deberán ser propuestas por la incorporación de Pilotos a una base, flota o función se designarán de acuerdo a las necesidades operativas de la compañía, pudiéndose incluso asignar períodos de vacaciones en estas condiciones en períodos en que, inicialmente, fueron considerados de mayor actividad de la empresa y excluidos, por tanto, de la oferta inicial de períodos de vacaciones.

Los Pilotos podrán cambiar entre ellos los turnos de vacaciones, adquiriendo entonces la puntuación del turno realmente disfrutado. En este supuesto, las vacaciones puntuarán como voluntarias para ambos, fuese cual fuese la condición que tuvieran antes de la permuta.

Para que sea efectivo el cambio, ambos Pilotos deberán comunicarlo por escrito a la Jefatura de Flota correspondiente con una antelación mínima de dos meses a la de la fecha de las vacaciones.

En el caso de que uno de los Pilotos tuviera añadidos días de recuperación a sus vacaciones, tendrá que confirmar con su Jefatura de Flota la posibilidad de añadirlos al turno permutado. De no ser posible, los días de recuperación deberán ser añadidos a otro período de vacaciones, o ser disfrutados en algún cupo que haya quedado desierto, computando entonces como vacaciones forzosas.

La asignación de turnos se efectuará de la siguiente forma:

#### 1. Con carácter voluntario:

Se hará por orden de puntuación de menor a mayor.

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

#### 2. Con carácter forzoso:

Se hará por orden de puntuación de mayor a menor.

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

#### 3. Asignación en períodos de mayor actividad inicialmente excluidos de la oferta anual:

Por necesidades operativas, la empresa puede asignar vacaciones a Pilotos de nuevo ingreso en períodos que inicialmente fueron considerados de mayor actividad de la empresa y excluidos, por tanto, de la oferta inicial de períodos de vacaciones. En este caso tendrán la consideración de forzosas a efectos de puntuación.

La valoración de cada día de vacaciones se efectuará aplicando la parte alícuota del coeficiente de la quincena correspondiente.



## ANEXO III

## Tablas salariales

## Tablas salariales primeros Pilotos 1999-2003

	Salario base × 14 (S.B.)	P.R. Viaje × 14 (P.R.V.)	Prima Horaria × 14 (P.H.)	H.B.	A.L.	P.H.H. (H.H.)	Hora noct. (A.A.N.)	Dieta contacto nacional	Dieta contacto internacional	Seguros × 12	CT B767 × 14 (P.T.)	Prima resp. × 14 (P. Resp.)
Nivel 1A ...	375.773	398.661	310.266	6.000	1.549	3.000	1.387	10.000	14.000	68.597	125.000	200.000
Nivel 1B ...	375.773	383.328	295.491	6.000	1.549	3.000	1.387	10.000	14.000	68.597	125.000	200.000
Nivel 1C ...	375.773	368.584	281.420	6.000	1.549	3.000	1.387	10.000	14.000	68.597	125.000	200.000
Nivel 1 .....	375.773	354.408	268.019	6.000	1.549	3.000	1.387	10.000	14.000	68.597	125.000	200.000
Nivel 2 .....	375.773	340.777	255.256	6.000	1.517	3.000	1.354	10.000	14.000	49.789	125.000	200.000
Nivel 3 .....	375.773	327.670	243.101	6.000	1.480	3.000	1.322	10.000	14.000	49.789	125.000	200.000
Nivel 4 .....	375.773	315.067	231.525	6.000	1.437	3.000	1.281	10.000	14.000	44.257	125.000	200.000
Nivel 5 .....	375.773	302.949	220.500	6.000	1.395	3.000	1.240	10.000	14.000	44.257	125.000	200.000
Nivel 6 .....	375.773	291.298	210.000	5.500	1.347	3.000	1.199	10.000	14.000	38.725	125.000	200.000
Nivel 7 .....	375.773	280.094	145.000	5.000	1.300	3.000	1.150	10.000	14.000	38.725	125.000	200.000
Nivel 8 .....	375.773	130.067	117.347	5.000	1.300	3.000	1.150	10.000	14.000	38.725	62.500	200.000

Line check MD: 4.000.

Line check B767: 5.000.

Transporte: 17.680.

Dieta oceánica: 110 USD.

## Tablas salariales segundos Pilotos 1999-2003

	Salario base × 14 (S.B.)	P.R. Viaje × 14 (P.R.V.)	Prima Horaria × 14 (P.H.)	H.B.	A.L.	P.H.H. (H.H.)	Hora noct. (A.A.N.)	Dieta contacto nacional	Dieta contacto internacional	Seguros × 12	CT B767 × 14 (P.T.)	Prima resp. × 14 (P. Resp.)
Nivel 1A ...	244.252	259.130	118.935	3.900	1.007	1.950	902	6.500	9.100	55.321	50.000	—
Nivel 1B ...	244.252	249.163	103.563	3.900	1.007	1.950	902	6.500	9.100	38.725	50.000	—
Nivel 1C ...	244.252	239.580	89.384	3.900	1.007	1.950	902	6.500	9.100	38.725	50.000	—
Nivel 1 .....	244.252	230.365	76.322	3.900	1.007	1.950	902	6.500	9.100	38.725	50.000	—
Nivel 2 .....	244.252	221.505	64.300	3.900	986	1.950	880	6.500	9.100	33.192	50.000	—
Nivel 3 .....	244.252	212.986	53.251	3.900	962	1.950	859	6.500	9.100	33.192	50.000	—
Nivel 4 .....	244.252	204.794	43.108	3.900	934	1.950	833	6.500	9.100	33.192	50.000	—
Nivel 5 .....	244.252	196.917	33.810	3.900	907	1.950	806	6.500	9.100	27.660	50.000	—
Nivel 6 .....	244.252	190.000	30.870	3.900	875	1.950	779	6.500	9.100	27.660	50.000	—
Nivel 7 .....	244.252	180.000	15.000	3.900	845	1.950	748	6.500	9.100	27.660	43.750	—
Nivel 8 .....	225.464	120.040	5.867	3.500	780	1.800	690	6.500	9.100	27.660	37.000	—
Nivel 9 .....	225.464	90.030	5.867	3.000	780	1.800	690	6.000	8.400	27.660	21.875	—
Nivel 0 .....	169.098	90.030	4.401	2.250	585	1.350	518	4.500	6.300	27.660	16.406	—

Line check MD: 4.000.

Line check B767: 5.000.

Transporte: 17.680.

Dieta oceánica: 110 USD.

## ANEXO IV

## Uniformidad

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

## Comandante masculino

Descripción	Equipamiento inicial
Alas pequeñas .....	2
Americana lana trip. ....	2
Camisa manga corta .....	5
Cartera vuelo .....	1
Cinturón .....	1
Corbata uniforme .....	2

Descripción	Equipamiento inicial
Gabardina trip. ....	1
Galones Comandante .....	2
Gorra Comandante .....	1
Hebilla cinturón .....	1
Jersey tripulación Técnico .....	1
Maleta Piloto .....	1
Pantalón lana tripulación .....	3
Pasador corbata .....	1
Tarjeta Spanair .....	1
Tarjeta aparcamiento .....	1
Tarjetas visita .....	2
Tarjeta descuento v. regular .....	1
Zapatos caballero .....	2

## Comandante femenino

Descripción	Equipamiento inicial
Alas pequeñas .....	2
Alas grandes .....	1
Americana Piloto femenino .....	2
Blusa Piloto femenino .....	5
Bolso femenino .....	1
Cartera vuelo .....	1
Cinturón .....	1
Gabardina personal femenino .....	1
Galones Comandante .....	2
Gorra Comandante .....	1
Hebilla cinturón .....	1
Maleta Piloto .....	1
Pantalón Piloto femenino .....	3
Rebeca Auxiliar femenina .....	1
Tarjeta Spanair .....	1
Tarjeta aparcamiento .....	1
Tarjetas visita .....	2
Tarjeta descuento v. regular .....	1
Zapatos .....	2

## Piloto masculino

Descripción	Equipamiento inicial
Alas pequeñas .....	2
Americana lana trip. ....	2
Camisa manga corta .....	5
Cartera vuelo .....	1
Cinturón .....	1
Corbata uniforme .....	2
Gabardina trip. ....	1
Galones F/O .....	2
Gorra F/O .....	1
Hebilla cinturón .....	1
Jersey tripulación Técnico .....	1
Maleta Piloto .....	1
Pantalón lana tripulación .....	3
Pasador corbata .....	1
Tarjeta Spanair .....	1
Tarjeta aparcamiento .....	1
Tarjetas visita .....	2
Tarjeta descuento v. regular .....	1
Zapatos caballero .....	2

## Piloto femenino

Descripción	Equipamiento inicial
Alas pequeñas .....	2
Alas grandes .....	1
Americana Piloto femenino .....	2
Blusa Piloto femenino .....	5
Bolso femenino .....	1
Cartera de vuelo .....	1
Cinturón .....	1
Gabardina de personal femenino .....	1
Galones F/O .....	2
Gorra F/O .....	1
Hebilla cinturón .....	1
Maleta Piloto .....	1
Pantalón de Piloto femenino .....	3
Rebeca de Auxiliar femenina .....	1
Tarjeta Spanair .....	1
Tarjeta aparcamiento .....	1
Tarjetas visita .....	2
Tarjeta descuento v. regular .....	1
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  $\pm 10$  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  $\pm 5$  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 cómputos 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 cómputos 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 mil 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 9 de la tabla de Pilotos segundos de la compañía, siendo ésta 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.

## 9858

RESOLUCIÓN de 26 de marzo de 1999, de la Dirección General del Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IM-SERSO), por la que se convocan los premios IMSERSO 1999.

La existencia de colectivos de población que, por sus características especiales, encuentran dificultades de diverso orden para su integración social, como son las personas con discapacidad, mayores, inmigrantes y refugiados, aconseja que, además de las normas que a este respecto dicta el Gobierno y de los servicios y acciones que lleva a cabo, se promuevan otras medidas que contribuyan, por un lado, a promocionar la investigación