

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

8948 *Resolución de 23 de abril de 2024, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el II Convenio colectivo de la Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, SAU, y sus trabajadores pilotos.*

Visto el texto del II Convenio colectivo de la Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, SAU, y sus trabajadores Pilotos (Código de convenio: 90104630012024), que fue suscrito con fecha 30 de octubre de 2023, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra por las secciones sindicales de UPPA y SEPLA, en representación de los trabajadores afectados, y que ha sido subsanado mediante Acta de 10 de abril de 2024, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, Texto Refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre (BOE del 24), y en el Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre registro y depósito de convenios colectivos, acuerdos colectivos de trabajo y planes de igualdad,

Esta Dirección General de Trabajo resuelve:

Primero.

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

Segundo.

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

Madrid, 23 de abril de 2024.–La Directora General de Trabajo, María Nieves González García.

II CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «COMPAÑÍA OPERADORA DE CORTO Y MEDIO RADIO IBERIA EXPRESS, SOCIEDAD ANÓNIMA UNIPERSONAL», Y SUS TRABAJADORES PILOTOS

PREÁMBULO

El objeto de este convenio es establecer un marco laboral adecuado y estable para que las tripulaciones técnicas de «Iberia Express» puedan desarrollar su carrera profesional en la compañía a lo largo de toda su vida, en un sector tan competitivo como el aeronáutico.

Siendo ambas partes conscientes de la dificultad para que una compañía pueda ser competitiva en el sector aeronáutico, se establecen unos principios básicos en la operación y la gestión de «Iberia Express» que posteriormente serán desarrollados en el presente convenio:

1. La seguridad operacional es un compromiso de todos. Ambas partes se comprometen a velar continuamente por mantener siempre unos altos estándares de seguridad operando con la máxima eficiencia.
2. Una operación eficiente es la seña de identidad de «Iberia Express».
3. La puntualidad y la atención al cliente forman parte de los valores fundamentales de «Iberia Express».

4. Una alta productividad anual de las tripulaciones es clave para mantener la competitividad y por tanto las condiciones necesarias para un crecimiento sostenible en el largo plazo.

5. El puesto de Comandante es un puesto de confianza de la compañía. El Comandante de «Iberia Express» velará siempre por los intereses y la imagen de la compañía, siendo su representante y el responsable de supervisar el correcto desarrollo de la escala.

1. Disposiciones generales

1.1. Ámbito personal y funcional.

El presente convenio afecta a todos los Pilotos de la plantilla de «Iberia Express», en las situaciones contempladas en este convenio. Se excluyen de este ámbito:

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

b) El personal ajeno a «Iberia Express» que realice prácticas de vuelo.

El ámbito de aplicación funcional del convenio será las actividades de transporte aéreo realizadas por «Iberia Express».

1.2. Ámbito territorial.

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

1.3. Ámbito temporal y denuncia.

Una vez registrado por la Autoridad Laboral, el presente convenio entrará en vigor desde el 1 de enero de 2023 hasta el 31 de diciembre de 2026 excepto lo siguiente:

– Las tablas salariales establecidas en el anexo I entrarán en vigor el 1 de julio de 2023.

– Los capítulos 11 y 12 entrarán en vigor el día 1 de enero de 2024, salvo el artículo 11.5 que entrarán en vigor el 1 de diciembre de 2023.

– El incremento de días libres a 12 mensuales del artículo 11.2.1 entrará en vigor el 1 de enero de 2024.

– El artículo 15.1 Seguros entrará en vigor el 1 de enero de 2024.

– El derecho a disfrutar de billetes en clase Business sin plaza confirmada para vuelos de Iberia Express recogido en el artículo 16.1. entrará en vigor el 1 de enero de 2024.

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

Denunciado el convenio por cualquiera de las partes, en los plazos previstos en el párrafo anterior, ambas partes se obligan a iniciar negociaciones en los plazos fijados por la ley, al fin de alcanzar un nuevo pacto y en tanto no se alcance un acuerdo expreso sobre el siguiente convenio, se mantendrán las tablas salariales consolidadas vigentes a 31 de diciembre de 2026, con las revisiones recogidas en los artículos 14.19 y 14.20. para 2027.

Por acuerdo entre la Dirección de la Empresa y la Secciones Sindicales firmantes de este convenio, en la misma proporción de voto por la que se suscribe este convenio,

podrá determinarse la finalización ante tempus de este convenio, en todo o en parte, para renegociar la adaptación del texto a nuevas circunstancias.

1.4 Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.

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

1.5 Vinculación a la totalidad.

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

1.6 Comisión paritaria de interpretación.

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

La composición de la misma será de tres personas tanto por parte empresarial como por parte de los representantes de los pilotos.

La representación de los pilotos será designada por la Secciones Sindicales firmantes de este convenio. en la misma proporción por la que se suscribe este convenio.

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

Cuando la interpretación del texto del convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia en cuestión a la Comisión, que deberá emitir informe sobre el asunto de que se trate, en un plazo máximo de dos meses. En caso de no alcanzarse acuerdo, o transcurrido el plazo de dos meses sin haberse pronunciado la Comisión, la parte que así lo considere podrá someter el mismo a la jurisdicción que corresponda.

Los miembros de la comisión observarán sigilo profesional, aún 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 aquella y para distintos fines de los que motivaron su entrega.

A los efectos prevenidos en el artículo 85.3 c) del Estatuto de los trabajadores, las partes acuerdan que aquellas discrepancias que puedan surgir en los procesos de no aplicación de las condiciones de trabajo a que se refiere el artículo 82.3, se someterán al procedimiento de Mediación establecido ante el Servicio Inter confederal de Mediación y Arbitraje.

1.7 Comisión paritaria de seguimiento.

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

Las reuniones de carácter ordinario se efectuarán en los meses de enero, mayo y septiembre de cada año, sin perjuicio de celebrar en cualquier momento, por causa que lo justifique, reuniones extraordinarias. Sus decisiones tendrán carácter vinculante.

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

La composición de la misma será de tres personas tanto por parte empresarial como por parte de los representantes de los pilotos. La representación de los pilotos será designada por las Secciones Sindicales firmantes de este convenio en la misma proporción por la que se suscribe este convenio.

Esta Comisión dispondrá de la información necesaria para realizar un seguimiento efectivo del Acuerdo.

Esta Comisión también tendrá atribuidas las competencias de seguimiento programación establecidas en el artículo 11.4.

Los miembros de la comisión 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 aquella y para distintos fines de los que motivaron su entrega.

1.8 Fusiones con otras empresas.

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

La Secciones Sindicales firmantes de este convenio, siempre y cuando tenga representación legal de los trabajadores y como firmante de este convenio en representación del Colectivo de Pilotos, intervendrán con derecho a voz y voto en los procesos de negociación o consulta que pudieran iniciarse por la concurrencia de dichas circunstancias.

1.9 Entrada en servicio de nuevos aviones y desarrollo de nuevos escenarios de operación.

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

1.10 Medidas de regulación de Empleo.

Durante la aplicación de las medidas de regulación de empleo contempladas en este artículo, la realización de vuelos bajo el indicativo «IberExpress» mediante medios ajenos, así como la cesión o alquiler de líneas de «Iberia Express» a otras compañías, no se podrán realizar, salvo que, por razones de aviones inoperativos, se acuerde su realización con Secciones Sindicales firmantes de este convenio, en la misma proporción de voto por la que se suscribe este convenio.

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

En los casos de resolución de contratos, durante los cuatro años siguientes a la fecha de resolución del contrato por expediente de regulación de empleo, tendrán

preferencia para ser contratados por la Compañía los pilotos afectados por regulación de empleo y en el orden inverso al aplicado para la resolución de contratos, siendo el último piloto afectado el de mayor preferencia de ingreso.

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

2. Principios informadores

2.1 Dedicación y títulos.

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

Asimismo, los Pilotos se obligan a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que le correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, realizando todas las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen. Al respecto los pilotos se comprometen a acreditar y mantener un nivel fluido de español. «Iberia Express» se compromete a facilitar a los Pilotos los medios necesarios para la realización, revalidación y/o renovación del reconocimiento médico Clase 1 y el mantenimiento de la Habilitación de Tipo.

Los gastos ocasionados para la obtención y renovación de visados, así como los de administración de vacunas necesarias para el normal desempeño de las funciones de los pilotos para «Iberia Express» serán por cuenta de la compañía. Los gastos de revalidación de licencias serán por cuenta de la Compañía si deben renovarse en la Agencia Española de Seguridad Aérea. Si la revalidación debe tramitarse en otro país, los gastos de la misma serán por cuenta del piloto.

La utilización de las facilidades dadas por «Iberia Express» para pasar el reconocimiento médico será opcional e incluirá las tasas correspondientes al certificado médico. El piloto podrá elegir otro centro de reconocimiento médico siempre que no afecte a la actividad programada del piloto. Si por esta causa se produjeran gastos adicionales, los mismos correrán por cuenta del piloto. En los cuarenta y cinco días anteriores a la caducidad del reconocimiento médico Clase 1 se programará al Piloto un día libre adicional con el fin de que realice el mismo, siendo responsabilidad del piloto realizarlo en tiempo, pudiendo el piloto elegir la fecha del reconocimiento. En los casos en que no exista centro habilitado en la base del piloto y por ello sea necesario el desplazamiento, «Iberia Express» proporcionará dieta, situación y si fuese necesario hotel.

La empresa correrá con todos los gastos correspondientes a la obtención del título de ATPL, incluidos cursos, simulador y tasas de emisión de aquellos copilotos que lo soliciten.

La Compañía reembolsará a los pilotos el importe de las cuotas colegiales del colegio de pilotos, para lo que el piloto deberá aportar justificante pago. El plazo máximo para solicitar el reembolso es 18 meses desde la fecha de pago.

2.2 Pacto de permanencia.

En el caso de que el trabajador resolviese por voluntad propia, o por despido declarado procedente en sentencia judicial firme, su relación laboral con la Empresa, dentro del plazo de dos años a partir de la fecha de terminación del curso de conversión, curso de progresión a comandante o cualquier otro curso de formación de carácter voluntario que conlleve mayor especialización profesional realizado con cargo a la Empresa, vendrá obligado a abonar una indemnización. Esta indemnización será también aplicable a las excedencias voluntarias.

Para determinar la cuantía de la indemnización se dividirá el importe del curso entre 24 obteniéndose así una cuota mensual. El trabajador estará obligado a abonar tantas cuotas mensuales como meses falten para cumplir dos años desde la terminación del último curso con cargo a la compañía.

El coste total del curso se obtendrá mediante la suma de los siguientes gastos:

- Coste del servicio o salario de los instructores
- Coste de los simuladores de vuelo
- Coste del PAE durante la instrucción mientras el piloto no forma parte de la tripulación.

Con carácter previo a la realización de dichos cursos, la Empresa comunicará al trabajador el coste del mismo, con el fin de que este conozca si genera obligación de permanencia y, en su caso, el importe de la indemnización por incumplimiento de la misma.

En los casos en que la razón de la baja voluntaria fuera la contratación como piloto en «Iberia Operadora», siempre y cuando el piloto comunique a la Compañía la superación del proceso de selección de Iberia Operadora en un plazo máximo de tres días desde que se le haya notificada al piloto, no vendrá obligado a abonar la indemnización por incumplimiento del compromiso de permanencia.

2.3 Salvaguarda de los intereses de la Empresa.

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

2.4 Servicios a terceros.

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

En los casos en que dicha prestación se realice para una Empresa de Transporte aéreo con conflictos laborales declarados, la prestación de servicios se consensuará con las Secciones Sindicales firmantes de este convenio, en la misma proporción de voto por la que se suscribe este convenio.

La prestación de dichos servicios en aviones de otras compañías se consensuará con las Secciones Sindicales firmantes de este convenio, en la misma proporción de voto por la que se suscribe este convenio. Los cursos de formación que sean necesarios para la realización de estos servicios no generarán obligación de permanencia y el coste correrá a cargo de la Compañía.

2.5 Legislación vigente y reglamentos internos

Para que las operaciones de vuelo de «Iberia Express» se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios,

los Pilotos de «Iberia Express» se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta, de Avión, circulares operativas o de Dirección e Infonotes. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualquiera otros Reglamentos de Trabajo, Órdenes, Instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de «Iberia Express» o sus representantes dentro del ámbito de su competencia. No obstante lo anterior, ningún manual o norma de régimen interior de «Iberia Express» podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este convenio.

La Dirección de «Iberia Express» se responsabiliza de facilitar a los Pilotos el acceso a los manuales vigentes de Operaciones, de Ruta y de Avión, así como las revisiones correspondientes de los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes. La compañía facilitará la documentación en formato digital de todos los manuales del avión así como el manual de operaciones, debidamente indexados. La Compañía asignará a cada piloto una dirección de correo electrónico, con el fin de que reciba cualquier comunicación de la Compañía, estando obligado el piloto a confirmar su recepción en el momento en que esta se produzca, si le es requerida. El trabajador deberá revisar su correo electrónico como mínimo cada día, salvo en los días libres y en vacaciones. No obstante, el trabajador deberá revisar su correo/programación el día previo a su reincorporación tras las vacaciones y el último de los bloques de días libres.

La compañía pondrá a disposición del piloto que así lo requiera, un teléfono móvil que le facilite gestionar las notificaciones y las comunicaciones, cuyo uso estará restringido a los números de compañía. Dicho terminal es de uso voluntario, entendiéndose que aquellos pilotos que no lo soliciten, desean que las comunicaciones y notificaciones sean realizadas a través de su número personal.

Los Pilotos estarán obligados a tener operativo el móvil personal o el de empresa, en caso de que hayan solicitado este dispositivo, los días en que tengan programada actividad, desde 75 minutos antes de la hora de firma, salvo en Madrid que será desde 90 minutos antes de la hora de firma, durante las escalas y hasta 30 minutos después de calzados del último vuelo, así como en los periodos de imaginaria y de activación de días franco de servicio.

2.6 Definiciones. Alcance y aplicación.

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

1. Tripulante: Persona a quien la Dirección de la Compañía asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.
2. Tripulante técnico: Tripulante en posesión de título, licencia y calificación, a quien la Dirección de la Compañía asigna funciones esenciales, en la cabina de pilotaje, para la preparación, realización y finalización del vuelo.
3. Tripulación: Conjunto de tripulantes técnicos y de cabina de pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de la Compañía para la realización de un servicio de vuelo. Durante la realización del servicio actúan directamente a las órdenes del comandante, al que auxilian, ayudan y asesoran en su cumplimiento.
4. Comandante: Comandante es el cargo de confianza, de libre y expresa designación de la Compañía, otorgado a un tripulante técnico, que le permite ejercer el mando habitual de las aeronaves de la empresa. El comandante también deberá supervisar de forma activa el correcto desarrollo de las diferentes actividades durante la escala en tierra del avión. En caso de que las actividades no se desarrollen de manera

adecuada, informará a los diferentes responsables de los servicios para que tomen acción correctiva. Asimismo, también informará a la compañía de cualquier retraso o deficiencia encontrada durante la escala que haya impedido el normal desarrollo de la misma.

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

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

3. Escalafón

3.1 Situación actual.

Se adjuntan a este convenio escalafones técnico y administrativo actualizados a la fecha de firma del convenio. Cualquier incorporación o cambio que se produzca en fecha posterior se regirá por lo dispuesto en los artículos siguientes.

3.2 Escalafón administrativo.

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

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

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

No se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia voluntaria, salvo lo dispuesto para los primeros doce meses de la excedencia especial.

El ingreso de cualquier piloto en «Iberia Express» se efectuará a continuación del último piloto del escalafón administrativo. Los períodos trabajados como piloto bajo contratación temporal o a través de terceros, se computarán a efectos de determinar la posición en el escalafón administrativo de estos en el momento de la suscripción del contrato laboral.

3.3 Escalafón técnico.

Se mantiene el orden del escalafón vigente a fecha de la firma del presente convenio.

Los pilotos con contrato indefinido estarán relacionados, por especialidad con los criterios que se indican a continuación:

– Los segundos pilotos de nuevo ingreso estarán relacionados según la fecha de inicio del curso de conversión al operador, que será la misma para todos los integrantes de cada curso, y dichos integrantes se relacionarán por las horas de vuelo factorizadas siendo ordenado en primer lugar el que mayor número de horas factorizadas acredite, a igualdad de horas, el segundo criterio será la fecha de nacimiento, siendo ordenado el de mayor edad en primer lugar.

– Los primeros pilotos estarán relacionados según el tiempo transcurrido desde la fecha de inicio de curso de progresión. A igualdad de fechas, el segundo criterio de ordenación será la antigüedad técnica como segundo piloto en Iberia Express, siendo ordenado el de mayor antigüedad en primer lugar.

Los primeros pilotos de nuevo ingreso, que ejerzan funciones de primer piloto con carácter temporal por compromisos adquiridos con anterioridad, según se regula en el artículo 4.2 del convenio, se ordenarán entre sí según el orden que ocuparan en

escalafón técnico que tenían en su compañía precedente, siempre y cuando un tercero no se vea afectado.

No se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia voluntaria salvo lo dispuesto para los primeros doce meses de la excedencia especial.

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

3.4 Publicación de escalafones.

No más tarde del 31 de enero de cada año, la Dirección de Iberia Express publicará el escalafón administrativo y técnico a 31 de diciembre del año anterior. Durante los 30 días naturales inmediatamente posteriores a la publicación efectiva de los escalafones, el personal interesado podrá cursar las reclamaciones e impugnaciones que considere le asistan en sus derechos, en escrito razonado ante la Dirección de Operaciones, que dispondrá de un plazo de 30 días naturales para su contestación.

4. Ingresos, clasificación y promoción

4.1 Candidatos y pruebas de ingreso.

Es facultad de la Compañía establecer y decidir todo el proceso de selección y contratación efectiva del piloto hasta su admisión en la Compañía, sin más limitaciones que las que le sean impuestas expresamente por la autoridad aeronáutica. Las Secciones Sindicales que firman este convenio serán informadas de los procesos de selección.

4.2 Ingreso.

La fecha de ingreso como piloto en la Compañía será la que figure en el contrato indefinido como piloto o la que resulte de computar los periodos trabajados como piloto bajo contratación temporal o a través de terceros. La Compañía determinará el número de vacantes de pilotos.

Los pilotos admitidos lo harán ingresando en el último puesto del Escalafón administrativo, independientemente de su especialidad. La Compañía podrá contratar a pilotos con especialidad de primer piloto, al ingreso de los mismos en la empresa, solo en los casos en que no existan segundos pilotos con requisitos cumplidos para promocionar a primer piloto. No obstante, la Compañía, en cumplimiento de acuerdos o compromisos adquiridos con anterioridad a la firma del I convenio, podrá contratar a pilotos con especialidad de primer piloto, al ingreso de los mismos en la empresa. La realización por dichos pilotos de funciones de primer piloto tendrá siempre carácter temporal, por un período nunca superior a tres años de duración inicial, prorrogables por hasta un máximo de cinco.

4.3 Período de prueba.

Los candidatos admitidos a ingreso en la Compañía lo harán a título de prueba, que deberá acordarse con el piloto en el contrato de trabajo, fijándose tal período de prueba en seis meses para todos los pilotos. Durante este período, tanto la Compañía como el piloto, podrán rescindir el contrato de trabajo, sin necesidad de preaviso ninguno, con independencia de lo establecido en este convenio sobre pacto de permanencia en el artículo 2.2. Este período de prueba no se aplicará a aquellos pilotos que hayan formado parte de una tripulación de «Iberia Express» por un período superior a 6 meses, mediante contratación temporal, en los doce meses previos a su ingreso en la Compañía.

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

Las situaciones de incapacidad temporal, nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia, violencia de género, que afecten a la persona trabajadora durante el periodo de prueba interrumpirán el cómputo del período de prueba, si así se establece en el contrato.

4.4 Contratación.

La contratación en el colectivo de pilotos será principalmente indefinida.

No obstante, se podrá hacer contratación temporal para sustituir a trabajadores con derecho a reserva del puesto de trabajo.

Por acuerdo entre la Empresa y la Secciones Sindicales firmantes de este convenio, en la misma proporción de voto por la que se suscribe este convenio, se podrá acudir a otros tipos de contratación temporal.

Para aquellos pilotos de alta en la Compañía a la fecha de firma de este convenio, los periodos que hubieran estado bajo contratación a través de terceros inmediatamente antes de suscribir contrato de trabajo con Iberia Express se considerarán como antigüedad en la Compañía a todos los efectos, incluidos los indemnizatorios.

4.5 Clasificación, categoría, especialidad y niveles.

Se establece un solo grupo profesional que será el de pilotos. Este grupo tendrá dos especialidades, primeros y segundos pilotos:

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

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

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

– Primeros pilotos: Nivel 1C, Nivel 1B, Nivel 1A, Nivel 1, Nivel 2, Nivel 3, Nivel 4 y Nivel 5

– Segundos pilotos: Nivel 1B, Nivel 1A, Nivel 1, Nivel 2, Nivel 3, Nivel 4, Nivel 5 A y Nivel 5.

4.6 Asignación de funciones.

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

Será condición necesaria para poder acceder a estos puestos, que la antigüedad en la empresa sea de 5 años. La Empresa comunicará al colectivo de pilotos las necesidades de este tipo de funciones, con el fin de que se tenga en consideración a los posibles voluntarios para ejercerlas.

4.7 Promoción.

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

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

- Productividad
- Aptitud técnica habitual.
- Permanencia en nivel.
- Evaluación de desempeño.
- Para los niveles que corresponda, según se establece en el artículo 4.11 serán requisitos necesarios y adicionales los siguientes:

- Horas de Vuelo
- Edad.

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

- Vacante.
- Productividad.
- Titulación.
- Aptitud técnica superior.
- Informe favorable.
- Horas de vuelo.
- Evaluación de desempeño.

4.8 Requisito de productividad.

A efectos de progresión, todo piloto deberá haber realizado, al menos, el 80 por 100 de la media de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de su flota y base, considerando todo el tiempo de permanencia en su nivel actual. Para la acreditación de este requisito en los pilotos que hayan permanecido en las situaciones de Incapacidad Temporal por accidente laboral, permiso por nacimiento y cuidado de menor, actividad sindical, reducción de jornada por motivos familiares o actividad de oficina, se descontará de dicho tiempo de permanencia los períodos en los que no hayan prestado servicios por dichas razones. Si el piloto no cumpliera este requisito durante el tiempo mínimo de permanencia en su nivel actual, este requisito se cumplirá cuando realice el 80 por 100 de la media de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de su flota durante todo el tiempo de permanencia en el nivel.

4.9 Requisito de aptitud técnica.

Existirán dos tipos de aptitud técnica:

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

La habitual se obtiene y mantiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas, y demás inspecciones y evaluaciones periódicas y extraordinarias que la Dirección aplica a los pilotos para asegurarse de su aptitud técnica para el desarrollo de sus tareas habituales. En el caso de que un piloto no superase un entrenamiento o verificación de simulador, la compañía le facilitará una oportunidad adicional para

superarla o dos oportunidades, si en los dieciocho meses inmediatamente anteriores solo hubiera tenido como máximo una sesión de reevaluación, bajo el siguiente procedimiento:

- a) La compañía determinará caso por caso el reentrenamiento previo necesario antes de la reevaluación.
- b) En el caso de que el piloto no superase la reevaluación, la Dirección evaluará si somete al piloto a un nuevo período de instrucción, o si, por el contrario, tal piloto y debido a sus deficiencias de aptitud no puede continuar en la Compañía, siendo causa de finalización de contrato por ineptitud sobrevenida.

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

Para poder iniciar el entrenamiento de promoción a primer piloto será necesario el informe favorable de la Dirección de Operaciones. Si el informe no es favorable, la Dirección de Operaciones informará al piloto por escrito de las razones por las que no cuenta con informe favorable, y el piloto tendrá derecho a que se le realice un nuevo informe no antes de un año y siempre y cuando exista vacante en ese momento.

En el caso de que un segundo piloto no superase cualquier fase del Curso para progresar a primer piloto, la Compañía facilitará otra oportunidad adicional, después de no menos de un año desde la «no superación» inicial, acreditando el segundo piloto que ha realizado un mínimo de 500 horas de vuelo adicionales, siempre y cuando exista vacante en ese momento.

Si en dicha oportunidad adicional, el segundo piloto renunciara a terminar cualquier fase del curso, o el Instructor decidiera suspender el curso, por ineptitud técnica del segundo, la Compañía facilitará otra oportunidad adicional, después de no menos de un año desde la interrupción del proceso, acreditando el segundo piloto que ha realizado un mínimo de 500 horas de vuelo adicionales, siempre y cuando exista vacante en ese momento. Se limita a una sola vez la posibilidad de renunciar al curso una vez iniciado el mismo.

Si no superase esa oportunidad adicional, no podrá realizar el curso para progresar a primer piloto hasta que hayan transcurrido cinco años desde dicha no superación y siempre y cuando exista vacante en ese momento.

4.10 Requisito de horas de vuelo.

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

| A/Type of Command | Command | First Officer |
|---------------------------------------|---------|---------------|
| IBERIA EXPRESS. | 1,0 | 1,0 |
| A320 OTHERS. | 0,9 | 0,8 |
| A330/A340. | 0,8 | 0,7 |
| AIRLINE GLASS COCKPIT/JET. | 0,9 | 0,8 |
| AIRLINE GLASS COCKPIT/TURBO PROP. | 0,8 | 0,7 |
| AIRLINE NON GLASS COCKPIT/JET. | 0,8 | 0,7 |
| AIRLINE NON GLASS COCKPIT/TURBO PROP. | 0,7 | 0,6 |
| NON AIRLINE/MULTI ENGINE. | 0,6 | 0,5 |
| MILITARY JET. | 0,8 | |

| A/Type of Command | Command | First Officer |
|----------------------|---------|---------------|
| SINGLE ENGINE. | 0,3 | |
| ROTARY MULTICREW. | 0,5 | 0,4 |
| ROTARY SINGLE PILOT. | 0,2 | |

Nota: Las horas realizadas en Operadores similares a «Iberia Express», al tratarse del mismo avión, misma operación y misma región, tendrán la misma factorización que las realizadas en «Iberia Express».

4.11 Requisitos de permanencia en Nivel.

Los periodos trabajados como piloto bajo contratación temporal computarán a efectos de permanencia en los niveles.

La permanencia mínima en los niveles será la siguiente:

Primeros Pilotos

| Nivel | Permanencia |
|-------|-------------|
| 1C | Indefinida. |
| 1B | 10 años. |
| 1A | 6 años. |
| 1 | 2 años. |
| 2 | 2 años. |
| 3 | 2 años. |
| 4 | 2 años. |
| 5 | 2 años. |

Segundos Pilotos

| Nivel | Permanencia |
|-------|------------------|
| 1B | Indefinida. |
| 1A | 6 años. |
| 1 | 2 años. |
| 2 | 2 años. |
| 3 | 2 años. |
| 4 | 2 años. |
| 5A | 2 años. |
| 5 | 2 años o 1500hv. |

Los pilotos que ingresen en la Compañía en la especialidad de segundo piloto, según su experiencia de vuelo acreditada ingresarán en los siguientes niveles:

- Hasta 1.500 horas de vuelo: Nivel 5.
- Más de 1.500 horas de vuelo: Nivel 5 A.

Cuando el segundo piloto de nuevo ingreso supere 1.500 horas de vuelo accederá al nivel 5 A, aunque no acredite 2 años de permanencia en el nivel 5.

Los pilotos que ingresen en la Compañía en la especialidad de primer piloto ingresarán el nivel 5 de su especialidad.

El segundo piloto que promocione a primer piloto lo hará al nivel 5 de primeros pilotos.

Para progresar al nivel 1C de primeros pilotos será necesario acreditar una permanencia de 10 años en el nivel 1B y contar con sesenta y dos años de edad. La fecha de efectos de la progresión al nivel 1C será el día que se cumplan los diez años de permanencia en el nivel 1 B o el día en que el piloto cumpla 62 años, lo que ocurra más tarde.

La progresión a los niveles 1B y 1C de primeros pilotos se reserva a los pilotos de alta en la Compañía a la fecha de firma del convenio.

A efectos del cumplimiento de este requisito no computarán como tiempo de permanencia los periodos en los que el contrato de trabajo se encuentre suspendido, incluso por sanción, a excepción de las situaciones de Incapacidad Temporal por accidente laboral, permiso por nacimiento y cuidado de menor y reducción de jornada por motivos familiares.

Disposición transitoria.

Primeros Pilotos:

Los primeros Pilotos que a la firma de este convenio se encuentren en el Nivel 1 se distribuirán en atención a la permanencia en dicho nivel de la siguiente forma:

- Primeros Pilotos con menos de dos años de permanencia: Nivel 1.
- Primeros Pilotos con más de dos años de permanencia y menos de ocho: Nivel 1 A.
- Primeros Pilotos con más de ocho años de permanencia: Nivel 1 B.

Una vez asignado el nivel correspondiente a la firma del convenio, según lo anterior, computará el exceso de permanencia en el nivel 1 para la siguiente progresión al nivel superior al asignado a la firma del convenio.

Segundos Pilotos:

Los segundos Pilotos que a la firma de este convenio se encuentren en el Nivel 5 se asignarán al Nivel 5A computándose toda la permanencia en el Nivel 5 como permanencia en el Nivel 5A.

Los segundos Pilotos que a la firma de este convenio se encuentren en el Nivel 1 se distribuirán en atención a la permanencia en dicho nivel de la siguiente forma:

- Segundos Pilotos con menos de dos años de permanencia: Nivel 1.
- Segundos Pilotos con más de dos años de permanencia y menos de ocho: Nivel 1 A.
- Segundos Pilotos con más de ocho años de permanencia: Nivel 1 B.

4.12 Requisito de vacante y preferencia.

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

Para cubrir las vacantes de primer piloto por promoción, se atenderá al orden de Escalafón Técnico, respetando los compromisos adquiridos por la Compañía previos a la firma del I convenio.

4.13 Requisito de titulación.

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

4.14 Requisito de informe favorable.

Para cubrir las vacantes de primer piloto por promoción será necesario el informe favorable de la Dirección de Operaciones. Si el informe no es favorable, la Dirección de Operaciones informará al piloto por escrito de las razones por las que no cuenta con Informe favorable.

4.15 Requisito Evaluación de desempeño.

Se considerará cumplido si el piloto ha obtenido una puntuación superior a 5 en las evaluaciones correspondientes a los dos últimos años previos a la promoción de especialidad y en el año previo a la promoción de nivel.

4.16 Requisito de confianza.

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

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

Los cargos son de libre aceptación y renuncia por el piloto, sin más limitación que el tiempo prudencial necesario de preaviso que permita la sustitución ordenada del mismo.

Los cargos no podrán ser objeto de renuncia colectiva.

4.17 Renuncia a la promoción.

Los pilotos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse.

4.18 Realización temporal de funciones de primer piloto.

La Compañía podrá pactar con los segundos pilotos el ejercicio temporal de funciones propias de la especialidad de primer piloto atendiendo al escalafón técnico, por un período mínimo de un mes. Durante la realización de dichas funciones, el piloto percibirá la retribución correspondiente a Primer Piloto, en el nivel que le correspondería si progresara definitivamente, y el Plus de Responsabilidad de Comandante. El tiempo durante el que un segundo piloto realice funciones de primer piloto computará para su promoción de nivel económico como segundo piloto, por lo que, finalizado el período pactado, el piloto volverá a las condiciones propias de su especialidad de segundo piloto, con la antigüedad técnica y nivel económico acreditados en dicha especialidad.

Asimismo, el tiempo durante el que un segundo piloto realice funciones de primer piloto computará para establecer el nivel económico de primer piloto, así como la antigüedad técnica como primer piloto, a aplicarle cuando realice dichas funciones.

4.19 Regresión.

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

La regresión tendrá carácter forzoso cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada o cuando obedezca a la aplicación de un Expediente de regulación de empleo, que suponga un desequilibrio entre el número de primeros y de segundos

pilotos. La regresión con carácter forzoso se realizará por orden inverso al escalafón técnico, los afectados percibirán la retribución correspondiente al nivel más alto de la especialidad de segundo piloto y se les asignará el puesto más alto en el escalafón técnico de segundos pilotos. Los pilotos afectados tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a su antigua especialidad y al nivel alcanzado en la misma.

4.20 Pérdida de capacidad.

Cuando un piloto pierda la capacidad para ejercer como Comandante, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje, permanecerá en la plantilla manteniendo la retribución correspondiente a la especialidad de primer piloto, durante doce meses. Transcurrido dicho plazo, el piloto pasará a ostentar la especialidad de segundo piloto, percibiendo la retribución correspondiente al nivel más alto de dicha especialidad y se le asignará el puesto más alto en el escalafón técnico de segundos pilotos. Al piloto se le ofrecerá la oportunidad de progresar nuevamente mediante el procedimiento regulado en el artículo 4.9 2), si hubiera vacante. En caso de que progresara efectivamente a primer piloto, se le asignará el nivel económico que ostentara en el momento de su regresión a segundo piloto.

5. Situaciones en plantilla

5.1 Situaciones en plantilla.

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

- En período de prueba.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida.
- Con licencia no retribuida.
- En excedencia voluntaria. Disposición transitoria: Excedencia especial.
- En excedencia forzosa.
- En excedencia para el cuidado de menores.
- En excedencia para el cuidado de familiares.
- Reducción de jornada por motivos familiares.
- Reducción de jornada por lactancia.
- Riesgo por embarazo/lactancia.
- Permiso por nacimiento y cuidado del menor.
- Reducción de jornada semestral.

5.2 En período de prueba.

Se regirán por lo establecido en el artículo 4.3 y lo que se establece sobre pactos de permanencia en el artículo 2.2.

5.3 En comisión de servicio.

Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los pilotos de tareas distintas a aquellas propias del vuelo durante la jornada de trabajo. A estos efectos se consideran como tales asesoramiento y ayuda técnica a terceros, la asistencia a reuniones o conferencias en representación de la Compañía, tareas de devolución, aceptación y recepción de aeronaves y cualquier otra actividad similar.

El piloto en comisión de servicio devengará diariamente la siguiente compensación:

- En caso de que la comisión tenga una duración inferior a siete días consecutivos se devengarán, por cada día de comisión, cuatro horas de vuelo y la dieta que corresponda. Si el periodo de la comisión de servicio coincide en todo o en parte con día

libre requerirá la conformidad del piloto antes de iniciarse la comisión y se devolverán los días libres coincidentes con la comisión.

– En caso de que la comisión tenga una duración superior a siete días consecutivos se requerirá la conformidad del piloto y se devengará la media de horas de vuelo de su flota del mes correspondiente, en cuantía proporcional al número de días de comisión de servicio, más la dieta diaria que corresponda. No se devolverán los días libres coincidentes con la comisión.

Las horas de vuelo que se devenguen por comisión de servicio computarán a los efectos de la Compensación por diferencia de horas de vuelo del artículo 11.6.

5.4 Con licencia retribuida.

El piloto, previo aviso y justificación, podrá ausentarse del trabajo, con derecho a la remuneración establecida en los conceptos salariales fijos, por los motivos y por el tiempo que se establezca en el Estatuto de los Trabajadores y demás legislación vigente, con las siguientes especialidades:

– Por el tiempo indispensable para concurrir a exámenes, solamente en el caso de que dichos exámenes tengan por objeto la obtención de titulación académica profesional, o aeronáutica, reconocida por el Ministerio de Educación o por la Autoridad Aeronáutica, y en estos casos, el piloto deberá avisar a la empresa con un mes de antelación o con la máxima antelación en el caso de conocer la fecha con menor plazo.

– Un día natural por razón de boda de hijos, padres y hermanos ampliable a dos, si fuera en distinto lugar del que reside habitualmente el trabajador.

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

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

La actividad del día inmediatamente posterior a una licencia retribuida no podrá iniciarse antes de las 06:00 hora local. Si el tripulante lo pide en el momento de solicitar la licencia, la actividad del día inmediatamente posterior no podrá comenzar antes de las 08:00 hora local.

5.5 Con licencia no retribuida.

Los pilotos podrán solicitar licencia no retribuida de una duración mínima de quince días y máxima de seis meses, ambos ininterrumpidos. La empresa podrá conceder la licencia solicitada cuando las necesidades operativas así lo permitan y dando prioridad a las vacaciones anuales reglamentarias. El piloto deberá solicitar esta licencia antes del día 25 del segundo mes anterior a aquel en que desee iniciar la misma y la Compañía contestará la solicitud no más tarde del día 1 del mes anterior a aquel en que desee iniciar la misma. En el supuesto de concurrir varias solicitudes para el mismo período de tiempo, se concederán primero a los que menos veces la hayan solicitado entre misma especialidad, flota y base, y en caso de igualdad, por escalafón técnico por especialidad, flota y base. La empresa no tendrá obligación de conceder un número mínimo de licencias no retribuidas. Los períodos de licencia no retribuida computarán a efectos de antigüedad.

5.6 Excedencia voluntaria.

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

Durante el tiempo que el trabajador permanezca en excedencia quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto, sin que el período en tal situación compute a ningún efecto. Durante dicho período el trabajador no podrá trabajar por cuenta propia o ajena para otra empresa de corto y medio radio de carácter regular que opere hacia/desde Madrid o las bases operativas, sin contar con la autorización expresa de la Compañía, en caso contrario perderá su derecho al reingreso, causando baja definitiva en la compañía.

El trabajador deberá solicitar el reingreso con una antelación mínima de un mes a la finalización de su excedencia. El trabajador que no solicite el reingreso con el preaviso establecido causará baja definitiva en la empresa.

Los pilotos tendrán derecho a la reincorporación de una excedencia voluntaria, siempre y cuando exista vacante de la especialidad de procedencia y el piloto a reincorporar mantenga la habilitación de tipo de alguna de las aeronaves operadas por «Iberia Express» en vigor. Si a la fecha de reingreso ya no existiera la Flota correspondiente a la habilitación de tipo que ostentaba el piloto, el reingreso no requerirá el mantenimiento de la habilitación, y se producirá en la Flota existente y el curso de habilitación se realizará tras el reingreso y el coste de la habilitación será a cargo de la Compañía.

Si hubiese varios pilotos que hubieren solicitado el reingreso, la incorporación se producirá por orden de finalización del periodo de excedencia y en caso de coincidencia de fechas de finalización, tendrá preferencia para el reingreso el piloto con mayor antigüedad en el escalafón Técnico. Los pilotos reincorporados deberán someterse a los reentrenamientos e inspecciones que determine la Dirección de Operaciones, y de acuerdo a las normas de la AESA, a efectos de actualizar y comprobar el mantenimiento de la capacidad técnica del piloto. De no someterse voluntariamente a dicho proceso perderá el derecho a reincorporarse.

Disposición transitoria. *Excedencia especial.*

Mientras continúen en vigor los acuerdos o compromisos de la Compañía mencionados en el artículo 4.2 de este convenio, por los que esta puede contratar pilotos con especialidad de primer piloto al ingreso de los mismos en la empresa, la Compañía concederá una excedencia especial con las siguientes particularidades:

- Cupo: La Compañía no estará obligada a conceder esta excedencia si existe más de un 5 % de pilotos disfrutando de la misma.
- Requisitos: Ser segundo piloto de «Iberia Express» en plantilla a la firma del convenio y en el momento de solicitar la excedencia tener al menos un año de antigüedad.
- Duración: Mínima de un año, prorrogable hasta un máximo de cinco, ininterrumpidos. Las prórrogas deberán solicitarse por periodos mínimos de un año.
- Número: Solo se concederá una excedencia de estas características a cada piloto, por lo que, una vez disfrutada, no podrá volver a solicitarla.
- Preavisos: Tanto la excedencia como el reingreso deberán solicitarse con un preaviso mínimo de tres meses a su fecha de efectos.
- Reingreso: Durante el primer año de excedencia se le reservará el puesto de trabajo. Los pilotos podrán solicitar su reingreso en cualquier momento, sin que el mismo les pueda ser rechazado por no haber agotado el período solicitado. En este caso, si el

piloto solicita el reingreso sin haber agotado el periodo del primer año, deberá hacerlo con cinco meses de preaviso. Transcurrido dicho primer año, el derecho al reingreso se regirá por lo establecido en convenio para las excedencias voluntarias.

– Efectos: Los primeros doce meses de excedencia computarán completos a efectos de su posición en los escalafones. Los siguientes periodos de excedencia se regirán por lo establecido en convenio para las excedencias voluntarias.

– Limitaciones: El piloto deberá contar con la autorización expresa de la Compañía para realizar trabajos aeronáuticos en un operador de corto y medio radio, con AOC español y base Madrid durante el período de excedencia. En caso contrario perderá su derecho al reingreso, causando baja definitiva en la compañía.

5.7 Excedencia forzosa.

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

Los pilotos que se reincorporen de una excedencia forzosa lo harán necesariamente en la especialidad y flota de procedencia, así como en la comandancia, si la ostentaran en el momento de iniciar la excedencia. En caso de no existir la flota de procedencia será la Dirección de Operaciones la que designe la flota a la que se reincorporará el piloto.

Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto. Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia la Compañía le facilitará la realización de los cursos o entrenamientos periódicos necesarios para el mantenimiento de la habilitación de tipo que el piloto tuviera en la Compañía. El piloto vendrá obligado a realizar dichos cursos y entrenamientos.

En caso de que el piloto no realizara dichos cursos, la Compañía no estará obligada a reingresarle hasta que el piloto acredite ostentar la habilitación de tipo que tuviera en el momento de iniciar la excedencia. Si para dicha acreditación el piloto debiera realizar un curso de habilitación de tipo o cualquier otro distinto de los ofrecidos por la Compañía durante su excedencia, el coste del mismo será por cuenta exclusiva del piloto.

Si a la fecha de reingreso ya no existiera la Flota correspondiente a la habilitación de tipo que ostentaba el piloto, el reingreso se producirá en la Flota existente, el curso de habilitación se realizará tras el reingreso y el coste de la habilitación será a cargo de la Compañía.

5.8 Excedencia para atender al cuidado de menores.

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

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

En el caso de que dos trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, la empresa podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones fundadas y objetivas de funcionamiento debidamente motivadas por escrito debiendo en tal caso la empresa ofrecer un plan alternativo que asegure el disfrute de ambas personas trabajadoras y que posibilite el ejercicio de los derechos de conciliación.

El piloto deberá preavisar a la empresa de su intención de acogerse a esta excedencia con tres meses de antelación a la fecha de inicio de disfrute de la misma. En

el caso de que la circunstancia que motive la petición de excedencia no permita cumplir dicho plazo, la solicitud de excedencia se atenderá en el menor plazo posible.

Los pilotos que se reincorporen de una excedencia por cuidado de hijos lo harán necesariamente en la especialidad y flota de procedencia, así como en la comandancia, si la ostentarán en el momento de iniciar la excedencia. En caso de no existir la flota de procedencia será la Dirección de Operaciones la que designe la flota a la que se reincorporará el piloto.

Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto. Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia la Compañía le facilitará la realización de los cursos o entrenamientos periódicos necesarios para el mantenimiento de la habilitación de tipo que el piloto tuviera en la Compañía. El piloto vendrá obligado a realizar dichos cursos y entrenamientos.

En caso de que el piloto no realizara dichos cursos, la Compañía no estará obligada a reingresarle hasta que el piloto acredite ostentar la habilitación de tipo que tuviera en el momento de iniciar la excedencia. Si para dicha acreditación el piloto debiera realizar un curso de habilitación de tipo o cualquier otro distinto de los ofrecidos por la Compañía durante su excedencia, el coste del mismo será por cuenta exclusiva del piloto.

Si a la fecha de reingreso ya no existiera la Flota correspondiente a la habilitación de tipo que ostentaba el piloto, el reingreso se producirá en la Flota existente, el curso de habilitación se realizará tras el reingreso y el coste de la habilitación será a cargo de la Compañía.

5.9 Excedencia por cuidado de familiares.

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

En el caso de que dos trabajadores de la misma empresa generasen este derecho por el mismo sujeto causante, la empresa podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones fundadas y objetivas de funcionamiento debidamente motivadas por escrito debiendo en tal caso la empresa ofrecer un plan alternativo que asegure el disfrute de ambas personas trabajadoras y que posibilite el ejercicio de los derechos de conciliación.

El piloto deberá preavisar a la empresa de su intención de acogerse a esta excedencia con tres meses de antelación a la fecha de inicio de disfrute de la misma. En el caso de que la circunstancia que motive la petición de excedencia no permita cumplir dicho plazo, la solicitud de excedencia se atenderá en el menor plazo posible.

Los pilotos que se reincorporen de una excedencia por cuidado de familiares lo harán necesariamente en la especialidad y flota de procedencia, así como en la comandancia, si la ostentaran en el momento de iniciar la excedencia. En caso de no existir la flota de procedencia será la Dirección de Operaciones la que designe la flota a la que se reincorporará el piloto.

Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto. Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia la Compañía le facilitará la realización de los cursos o entrenamientos periódicos necesarios para el mantenimiento de la habilitación de tipo que el piloto tuviera en la Compañía. El piloto vendrá obligado a realizar dichos cursos y entrenamientos.

En caso de que el piloto no realizara dichos cursos, la Compañía no estará obligada a reingresarle hasta que el piloto acredite ostentar la habilitación de tipo que tuviera en el momento de iniciar la excedencia. Si para dicha acreditación el piloto debiera realizar un

curso de habilitación de tipo o cualquier otro distinto de los ofrecidos por la Compañía durante su excedencia, el coste del mismo será por cuenta exclusiva del piloto.

Si a la fecha de reingreso ya no existiera la Flota correspondiente a la habilitación de tipo que ostentaba el piloto, el reingreso se producirá en la Flota existente, el curso de habilitación se realizará tras el reingreso y el coste de la habilitación será a cargo de la Compañía.

5.10 Reducción de jornada por motivos familiares.

Las reducciones de jornada por estas causas se registrarán por lo establecido en la legislación vigente en cada momento (a la firma de este convenio el cuidado de menores de doce años y otros), con las siguientes especialidades:

– La reducción de jornada para los pilotos en patrón libre será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados estos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral. El piloto deberá solicitar la reducción con 4 meses de antelación al mes de disfrute. Las fechas concretas de disfrute deberán ser solicitadas con 2 meses de antelación al mes de disfrute. Según los días de reducción de jornada solicitados, se calcularán los días libres imputables a dicha reducción de jornada, así como el carácter de ROFF u OFF del resto de días libres del mes. Por ejemplo, para un mes de 30 días y 9 días de reducción de jornada será la siguiente:

| DIAS RJ | OFF RJ | Total RJ | OFF | ROFF |
|---------|--------|----------|-----|------|
| 9 | 6 | 15 | 3 | 3 |

La reducción salarial correspondiente a la reducción de jornada se calculará según la siguiente fórmula:

$$\text{Total RJ/Total días naturales del mes: \% de reducción}$$

– La reducción de jornada para los pilotos en patrón fijo será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados estos en un solo bloque, en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral. El piloto deberá solicitar la reducción con 4 meses de antelación al mes de disfrute. Las fechas concretas de disfrute deberán ser solicitadas con 2 meses de antelación al mes de disfrute. Dado que el patrón fijo, dependiendo de la secuencia, genera distinto número de días libres en el mes, los días libres imputables a la reducción de jornada se calcularán sobre los días libres del mes que correspondan por patrón.

La reducción salarial correspondiente a la reducción de jornada se calculará según la siguiente fórmula:

$$\text{Total RJ (días RJ+OFF RJ)/Total días naturales del mes: \% de reducción}$$

– Cuando un piloto necesite solicitar reducción de jornada por motivos familiares por circunstancias que hayan acontecido con posterioridad a los plazos de preaviso establecidos en los puntos anteriores, como por ejemplo notificación de sentencia de custodia de hijos, podrá solicitar la reducción con una antelación de 15 días a la fecha de disfrute, solicitando en el mismo plazo las fechas de disfrute. En estos casos deberá acreditar a la Compañía la fecha en que tuvo constancia de la circunstancia acaecida.

– En los meses en que un piloto tenga reducida su jornada por estas causas, las horas de vuelo que se programen durante los días de trabajo estarán limitadas en cómputo mensual en la misma proporción en que se haya solicitado la reducción de jornada, con un margen de ± 5 por 100. Para el cálculo de dichas horas se utilizará la media de los pilotos de la misma especialidad y base.

El piloto con reducción de jornada podrá realizar trabajos por cuenta propia o ajena, salvo que se trate de cualquier actividad aeronáutica remunerada, en cuyo caso necesitará autorización expresa de la Dirección de Operaciones.

5.11 Reducción de jornada por lactancia.

La reducción de jornada por esta causa se regirá por lo establecido en la legislación vigente, con las siguientes especialidades:

- La reducción será efectiva mediante el disfrute de dos días libres adicionales al mes en concepto de lactancia, además de los días libres mensuales.
- Salvo que el piloto solicite el disfrute mensual de esta reducción de jornada, la misma se disfrutará de forma acumulada e ininterrumpida, una vez el piloto hubiera disfrutado del período de vacaciones que hubiere generado durante la previa suspensión por nacimiento y cuidado de menor.

El piloto con reducción de jornada podrá realizar trabajos por cuenta propia o ajena, salvo que se trate de actividad de vuelo, en cuyo caso necesitará autorización expresa de la Dirección de Operaciones.

5.12 Reducción de jornada semestral.

Los pilotos con una antigüedad mínima de cuatro años en la Compañía podrán disfrutar de una reducción de jornada, para un periodo de seis meses consecutivos, ni inferior ni superior, y en un porcentaje que deberá ser de un 25 % o un 50 % de reducción.

Esta reducción solo se podrá disfrutar en los periodos del 1 de abril al 30 de septiembre y del 1 de octubre al 31 de marzo. Las peticiones se deberán realizar antes del 31 de diciembre del año anterior al de disfrute en el primer caso y antes del 30 de junio del año de disfrute en el segundo caso.

La Compañía estará obligada a conceder un máximo de reducciones de jornada a un número de pilotos por especialidad (Heads) equivalente al 5 % del número total de FTEs de la misma especialidad en plantilla. Si hubiera más solicitantes que reducciones ofertadas, estas se asignarán en primer lugar, hasta un máximo de un FTE, a los solicitantes mayores de 55 años y entre ellos según la posición en el escalafón técnico por especialidad, flota y base, y, en segundo lugar, al resto de solicitantes, según la posición en el escalafón técnico por especialidad, flota y base.

La Compañía comunicará la concesión de las reducciones un mes antes del inicio de la reducción.

La reducción de jornada para los pilotos será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados estos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral, con la correspondiente reducción salarial, según se establece en el artículo 5.10.

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

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

5.14 Permiso por nacimiento y cuidado del menor.

Se considera en esta situación al Piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad durante el permiso por nacimiento y cuidado del menor, siempre que se hayan cumplido los trámites administrativos que estén señalados.

El disfrute del permiso no requerirá preaviso alguno cuando se realice de manera total y continuada tras el parto. No obstante, y a pesar de la dificultad de cerrar una fecha real con antelación, se informará a la Compañía sobre la previsión de dicho disfrute con un mínimo de 2 meses de antelación respecto de la fecha prevista para el parto.

Será necesario respetar los siguientes plazos de preaviso, en caso de que el Piloto decida disfrutar las semanas siguientes a las que obligatoriamente ha de disfrutar después del parto de manera discontinua:

- 45 días de antelación respecto del día 1 del mes en que quiera disfrutar el permiso, si se toma solo una semana separada.
- 60 días de antelación respecto del día 1 del mes en que quiera disfrutar el permiso, si se toman dos o más semanas seguidas.
- 90 días respecto del día 1 del mes en que quiera disfrutar el permiso, si afecta a los meses de julio y agosto, Navidades y Semana Santa.

En todos los casos, el aviso puede ser durante el embarazo e incluirá las fechas de disfrute.

A los efectos anteriores se entiende como semana, no la semana natural, sino el bloque de siete días consecutivos en una programación mensual.

Durante el mes en que se disfruten la/s semana/s de nacimiento se prorratearán los días libres.

5.15 Preaviso en las situaciones de baja voluntaria.

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

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

En los casos en que la razón de la baja voluntaria fuera la contratación como piloto en «Iberia Operadora», siempre y cuando el piloto comunique a la Compañía la superación del proceso de selección de Iberia Operadora en un plazo máximo de tres días desde que se le haya notificada al piloto, no vendrá obligado a abonar la indemnización por incumplimiento del preaviso.

6. Faltas y sanciones

6.1 Potestad disciplinaria y faltas.

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

De toda sanción se dará traslado por escrito, haciendo constar la fecha y los hechos que la motivan, al interesado, quien deberá acusar recibo de la comunicación, haciendo constar la fecha y los hechos que la motivan.

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

6.2 Expediente disciplinario.

Cuando la Dirección tenga conocimiento de un hecho que revista indicios de constituir falta grave o muy grave, conforme a lo dispuesto en este Convenio Colectivo, se notificará al piloto pliego de cargos, donde se harán constar los hechos imputados al mismo y la calificación provisional de las faltas que de los mismos se pudieran deducir. El piloto podrá presentar alegaciones, para lo que contará con un plazo de cinco días naturales desde la notificación del pliego de cargos. Si el piloto, dentro de dicho plazo de cinco días naturales, manifestara estar afiliado a algún Sindicato con Sección Sindical constituida en la Compañía, la Compañía vendrá obligada a comunicar el pliego de cargos a dicha Sección Sindical, en un plazo de cinco días naturales desde la manifestación del piloto. Tanto la Sección Sindical como el piloto dispondrán de un plazo de cinco días naturales desde la notificación del pliego de cargos a la Sección Sindical para formular alegaciones.

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

El plazo de prescripción quedará interrumpido durante la tramitación del expediente disciplinario, que se iniciará con la comunicación del pliego de cargos y finalizara en la fecha en que se notifiquen a la Dirección las alegaciones tanto del piloto como, en su caso, de la Sección Sindical, o, de no formularse, en la fecha en que hubieren transcurrido los plazos para la formulación de dichas alegaciones.

6.3 Faltas leves.

Se consideran faltas leves:

1. No entregar en tiempo oportuno el justificante correspondiente a las ausencias justificadas al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.
2. Hasta dos faltas de puntualidad en un período de treinta días. Si dicha falta de puntualidad provocase retraso en la salida de un vuelo programado, se calificará como falta grave.
3. No comunicar su domicilio o el sitio donde se vaya a descansar, cuando se está de servicio.
4. Abandono del puesto de trabajo sin causa justificada cuando no perjudique al ciclo productivo.
5. Descuidos en el empleo y la conservación de herramientas, materiales, documentos de servicio y locales.
6. La falta de aseo o limpieza en la persona o en el uniforme que no provoque quejas.
7. Dirigir escritos operacionales o de crítica a los pilotos u otros colectivos de la Compañía, sin la autorización debida, utilizando el tablón de anuncios, y/o cualquier otro medio facilitado por la Compañía. Las Secciones Sindicales de «Iberia Express» estarán autorizadas para dirigir estos escritos.
8. La inobservancia de las instrucciones o prácticas comerciales que establezca la compañía.
9. Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones laborales que no produzcan perjuicio a la empresa, al cliente o al resto de trabajadores.

6.4 Faltas graves.

Se consideran faltas graves:

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

2. La falta hasta dos días al trabajo en 30 días, sin causa que lo justifique.
3. No comunicar con la antelación debida la falta de asistencia al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.
4. La falta de puntualidad en la presentación de un piloto para la realización de un servicio de vuelo o realización de cualquier actividad laboral en tierra, cuando se deriven perjuicios para la Compañía, salvo que se demuestre que es debida a causa no imputable al trabajador.
5. La falta de presentación a un vuelo programado, sin causa que lo justifique.
6. No estar localizado en situación de imaginaria.
7. La inobservancia de las medidas de seguridad adoptadas por la Compañía.
8. La reincidencia en faltas leves, siempre que ello ocurra en el plazo de seis meses a contar desde la sanción de la primera.
9. La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.
10. La divulgación a personas ajenas a la empresa, de la marcha interior de la misma, siempre que pueda haber perjuicio para la compañía.
11. La obstrucción a las órdenes de los jefes y negligencia en su cumplimiento. La compañía se compromete a no impartir orden alguna contraria a la normativa de seguridad aeronáutica.
12. El quebranto de los intereses de la Compañía, sin ánimo de realizarlo, pero por negligencia inexcusable. Cuando se menoscaben directamente los intereses económicos o se afecte la imagen pública de la Compañía se reputará como muy grave.
13. La falta considerable de respeto a los trabajadores que estén a sus órdenes.
14. La falta de aseo o limpieza en la persona o en el uniforme del piloto que produzca quejas justificadas de los compañeros o superiores.
15. La no utilización reglamentaria del uniforme establecido o la falta de uso, de alguna prenda reglamentaria del mismo durante el desempeño de su trabajo.
16. Los actos de imprudencia, que no impliquen riesgo de accidente.

6.5 Faltas muy graves.

Se consideran faltas muy graves:

1. El consumo de bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes durante el período que se establece en la normativa aplicable anterior a la presentación para el comienzo de la actividad aérea, o al inicio de un período de imaginaria, así como su consumo durante el tiempo de trabajo.
2. El consumo, introducción o posesión en locales de la Compañía de drogas, estupefacientes, así como la permanencia en el mismo en estado de intoxicación, o conducta afectada por dichas sustancias, y/o la tenencia o transporte de las mismas durante la actividad laboral valiéndose de su condición de empleado de la Compañía.
3. La falta de tres o más días al trabajo en un período de treinta días, sin causa que lo justifique.
4. Fingir enfermedad o pedir permiso alegando causa no existente y otros actos semejantes que puedan proporcionar a la Compañía una información falsa.
5. Realizar trabajos por cuenta propia o ajena, estando el trabajador de baja por enfermedad o accidente, siempre que los mismos resulten incompatibles con su condición de Piloto o con la dolencia que padece, así como toda manipulación hecha para prolongar la baja. También se incluirá dentro de este apartado la realización de dichos trabajos durante los períodos de disfrute de las reducciones de jornada recogidas en los artículos 5.10 y 5.11, sin autorización expresa de la Empresa.
6. Realizar trabajos aeronáuticos por cuenta propia o ajena, sin contar con la autorización expresa de la Compañía.
7. Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los jefes o sus familiares, a sus compañeros y subordinados, o a pasajeros u otras personas de su entorno profesional.

8. El quebranto o violación de secretos o de información reservada cuando se produzcan perjuicios para la Empresa.
9. La disminución voluntaria y continuada del rendimiento de la labor.
10. La transgresión de la buena fe contractual.
11. La indisciplina, desobediencia o incumplimiento inexcusable de órdenes reglamentariamente recibidas de sus superiores, incluyendo la normativa aeronáutica, los manuales de compañía, las circulares e infonotes. La compañía se compromete a no impartir orden alguna contraria a la normativa de seguridad aeronáutica.
12. Cualquier infracción grave de la Legislación de Aduanas.
13. La reincidencia en las faltas graves dentro de los doce meses siguientes a su sanción.
14. Abuso de autoridad por parte del superior.
15. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente.
16. La ocultación de circunstancias, cuando se tengan conocimiento de ellas, que afecten a la seguridad en vuelo o la complicidad en la ocultación de las mismas, y más especialmente en lo relativo al punto 1 del presente artículo.
17. La realización de cualquier actividad para la que en este convenio se exija la autorización expresa de la Compañía, sin dicha autorización.
18. Originar riñas, alborotos o discusiones graves en acto de servicio o en aeronaves o instalaciones de la Compañía.
19. El transporte subrepticio de cualquier objeto o mercancía.
20. Todo comportamiento o conducta en el ámbito laboral que atente contra el respeto de la intimidad y dignidad de la mujer o el hombre, mediante la ofensa física o verbal, incluidas las de carácter sexual. Si tal conducta o comportamiento se lleva a cabo prevaliéndose de una posición jerárquica, supondrá una circunstancia agravante de aquella.
21. Los actos que constituyan falta o delito según las Leyes, durante el desarrollo de la actividad laboral o utilizando la condición de empleado de la Empresa.
22. El uso abusivo o indebido de billetes gratuitos y con descuento, así como su utilización para fines distintos a los establecidos para su concesión, por parte del piloto o de sus beneficiarios. A estos efectos, no tendrá la consideración de falta los excesos en el cupo anual, sin perjuicio del derecho de la Compañía a descontar al trabajador, en su nómina, el importe de los billetes obtenidos en exceso.
23. Cualquier otro incumplimiento de los especificados en el artículo 54.2 del Estatuto de los Trabajadores.

6.6 Sanciones.

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

- Por faltas leves: Amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.
- Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.
- Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días, inhabilitación durante un máximo de tres años para la progresión a primer piloto, despido.

6.7 Prescripción de las faltas.

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

6.8 Cancelación de antecedentes disciplinarios.

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

- a) Las faltas leves, 6 meses.
- b) Las faltas graves, 12 meses.
- c) Las faltas muy graves, 18 meses.

7. Movilidad geográfica

7.1 Movilidad Geográfica y Desplazamientos.

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

7.2 Base principal.

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

7.3 Base operativa.

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

7.4 Desplazamientos.

Se podrán producir los siguientes supuestos de desplazamiento:

1. Supuestos que no implican movilidad geográfica:

l) Línea: Situación de desplazamiento que puede comprender:

– Hasta 6 noches continuadas fuera de base si la línea es para atender destinos de la red de Iberia Express.

– Hasta 14 noches continuadas fuera de base si la línea es para atender destinos en territorio extranjero fuera de la red Iberia Express. Si la línea es superior a 9 noches, se limitará a un máximo de 2 al año por tripulante, superado este máximo anual, no se le volverá a asignar una línea superior a 9 noches hasta que se le haya asignado al resto de los tripulantes de su misma especialidad, flota y base. Este tope podrá ser superado voluntariamente por el tripulante. A partir de 4 noches consecutivas, el piloto dispondrá gratuitamente del servicio lavandería. En el caso de que las líneas de estas características se prevean para una operación de duración superior a dos meses consecutivos, la Compañía coordinará con las Secciones Sindicales.

Los días de descanso fuera de base durante la duración de la línea, no computarán a los efectos de días libres en base.

2. Supuestos que implican movilidad geográfica:

I) Destacamento: Situación de desplazamiento de tiempo superior a 14 noches continuadas fuera de base y duración máxima de un año.

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

Los supuestos de desplazamiento que no implican movilidad geográfica serán todos forzosos y todos ellos serán sin compensación económica. Los supuestos de desplazamiento que implican movilidad geográfica podrán ser voluntarios o forzosos.

Los supuestos de desplazamientos que implican movilidad geográfica voluntarios no darán derecho a compensación económica alguna, al considerarse de mutuo acuerdo entre la Compañía y el piloto.

7.5 Compensación a forzosos:

– Por cada destacamento:

Los pilotos que permanezcan en situación de destacamento forzoso percibirán en concepto de indemnización por los gastos de alojamiento y manutención una cantidad diaria de 70 euros en destinos nacionales, o 100 euros si el destino es internacional, a partir del décimo sexto día de destacamento, independientemente de la dieta que le pueda corresponder por los vuelos realizados. Esta compensación no se devengará en el caso de que la Compañía proporcione alojamiento y transporte a/desde el aeropuerto.

Asimismo, los primeros quince días de destacamento, la compañía proporcionará hotel con desayuno o alojamiento, y transporte a/desde aeropuerto y abonará dieta con pernocta, que absorberá las dietas que se generen por los vuelos realizados. Se programará un día libre adicional inmediatamente antes del primer día de destacamento.

– Por cada cambio de base:

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

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

– En concepto de indemnización por los gastos del traslado el piloto percibirá dos salarios base y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso, más 2.200,00 euros. Si el cambio de base viene motivado por la disminución de rotaciones asignadas a una base o por el cierre de la misma, no se devengará el complemento de los 2.200 euros.

– Hotel con desayuno durante 15 días.

– Transporte hacia y desde el hotel al aeropuerto, en el caso de que el vehículo particular se haya trasladado por barco y no haya llegado, con un máximo de quince días, coincidentes con las de alojamiento en hotel.

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

7.6 Asignación de destacamentos o cambios de base.

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

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

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

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

- Experiencia, en función de los requerimientos operacionales podría ser necesaria una experiencia mínima. Los requisitos de experiencia requeridos serán publicados en cada una de las convocatorias.

La compañía, previa comunicación a las secciones sindicales firmantes de este convenio, publicará las ofertas de destacamento o cambio de base lo antes posible. Las ofertas se publicarán con la siguiente antelación mínima a la fecha de incorporación:

- Quince días para los destacamentos.
- Sesenta días para los cambios de base.
- Los pilotos tendrán los siguientes plazos para presentar su solicitud de asignación voluntaria, desde el día de publicación de la oferta:

- Siete días para los destacamentos.
- Quince días para los cambios de base.

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

- Cinco días para los destacamentos.
- Quince días para los cambios de base.

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

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

7.7 Asignación de Destacamentos y Cambios de Base por disminución de rotaciones, cierre temporal y cierre definitivo de Bases.

En el plazo de seis meses desde la firma de este convenio se creará una lista por especialidad y base, donde los pilotos harán constar sus preferencias para la asignación de destacamentos y cambios de base, ordenándolos de mayor a menor. Esta lista sólo será aplicable a los supuestos regulados en este artículo.

En el caso de que los destacamentos vengan motivados por la disminución temporal de rotaciones asignadas a una base, así como en los motivados por el cierre temporal de una base el procedimiento será el siguiente:

- La Compañía notificará la disminución temporal de rotaciones o el cierre temporal de la base y determinará el número, duración y base dónde se producen los destacamentos que pudieran ser cubiertas por los miembros de esa base.

- Desde dicha comunicación, en un plazo de una semana contactará por orden del escalafón técnico por especialidad, con todos los pilotos que hayan manifestado sus preferencias en el listado de preferencias de reorganización y los pilotos deberán contestar en el plazo de un día si aceptan los destacamentos ofertados, conforme a sus preferencias y si es así, se considerará siempre voluntario.

- Finalizado este proceso y con las vacantes finales los pilotos de la base afectada que no hubieran aceptado de forma voluntaria alguno de los destacamentos ofertados en la fase anterior descrita, serán asignados de forma forzosa a los destacamentos que no se hayan cubierto en la fase anterior, así como a los que se creen por los destacamentos voluntarios de la fase anterior, por orden inverso del escalafón técnico por especialidad.

En el caso de que los cambios de base vengan motivados por la disminución de rotaciones asignadas a una base, así como los motivados por el cierre de una base el procedimiento será el siguiente:

– La Compañía notificará la disminución de rotaciones o el cierre de la base y determinará el número y las bases dónde se producen las vacantes de cambio de base que pudieran ser cubiertas por los miembros de esa base.

– Desde dicha comunicación, en un plazo de una semana contactará por orden del escalafón técnico por especialidad, con todos los pilotos que hayan manifestado sus preferencias en el listado de preferencias de reorganización y los pilotos deberán contestar en el plazo de un día si aceptan los cambios de base ofertados, conforme a sus preferencias y si es así, se considerará siempre voluntario.

– Finalizado este proceso los pilotos de la base afectada que no hubieran aceptado de forma voluntaria alguno de los cambios de base ofertados en la fase anterior descrita, serán asignados de forma forzosa a las vacantes de cambio de base que no se hayan cubierto en la fase anterior, así como a las que se creen por los cambios de base voluntarios de la fase anterior, por orden inverso del escalafón técnico por especialidad.

– Si durante los cinco años siguientes a la fecha de efectividad del cambio de base del párrafo anterior se ofertara cambio de base a la base de origen, los pilotos de la base afectada tendrán derecho preferente a volver a la base de origen por orden de escalafón técnico de entre los afectados por el cambio inicial.

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

7.8 Consolidación de Base por destacamentos.

Con efectos de la fecha de la firma del convenio, aquellos Tripulantes que permanezcan en una Base en situación de destacamento, por un periodo superior a 12 meses de servicios efectivos computados desde dicha fecha, consolidarán la plaza en la referida Base que pasará a ser su Base principal en los términos del artículo 7.2.

Disposición transitoria.

A efectos de la consolidación de Base prevista en el párrafo anterior, se reconoce a aquellos pilotos de alta en la Compañía a la fecha de la firma del Convenio Colectivo la consolidación de la base en la que se encuentren en régimen de destacamento, si a la referida fecha han cubierto el requisito del tiempo de permanencia (más de 12 meses de servicios efectivos) en dicha base.

8. Transportes y alojamientos

8.1 Medios de transporte.

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

En los vuelos de situación, la compañía procurará que el traslado de los pilotos se realice en el menor tiempo posible. En las situaciones que se realicen en vuelos de Iberia Express el billete será de plaza confirmada y se asignará asiento en Business siempre que haya disponibilidad, una vez finalizado el embarque de todo el pasaje y siempre que el piloto vaya uniformado. En caso de no haber disponibilidad en Business, se asignará

asiento en fila de emergencia. En caso de que tampoco haya disponibilidad en fila de emergencia, no se asignará asiento central.

Los medios podrán ser propios o suministrados por terceros. Cuando la Compañía elija contratar estos medios a terceros, podrá utilizar el servicio, clase y tarifa que estime conveniente, y asimismo, cuando utilice medios propios y estos sean comunes a los suministrados por la Compañía al público en general, podrá utilizar el servicio y clase que estime conveniente. Estos medios podrán ser entre otros y no necesariamente en este orden:

1. Furgoneta propia o de tercero de traslado de tripulaciones.
2. Furgonetas o vehículos propios utilizados en la asistencia en tierra a los aviones, siempre que tengan el número de asientos o plazas suficientes para ello.
3. Autobuses o microbuses propios o de terceros, de transporte de pasaje en interior de aeropuertos.
4. Taxis, autobuses, microbuses o vehículos de alquiler con conductor. Se podrán utilizar los servicios shuttle de hoteles y aeropuertos.
5. Servicios ferroviarios, excepto metros y/o suburbanos. Siempre que haya disponibilidad, se realizarán en trayectos directos. A excepción del Tren de alta velocidad, el billete será en clase Business, siempre que haya plazas disponibles.
6. Servicios aéreos, ya sean estos vuelos regulares, vuelos chárter al público en general o vuelos chárter o de aerotaxi contratados específicamente.
7. Servicios ferry marítimos. Si el tiempo de transporte es superior a tres horas se utilizarán camarotes individuales o, en caso de no haberlos, clase Business, siempre que haya plazas disponibles.
8. Servicio de alquiler de coches sin conductor. Esta opción será voluntaria para el piloto.

En los casos regulados en los puntos del 1 al 4 anteriores los medios de transporte no deberán ser de acceso colectivo, salvo para los transportes dentro del aeropuerto en los vuelos en situación. Solo en el aeropuerto de Madrid se podrá utilizar los servicios shuttle de hoteles y aeropuertos de acceso colectivo. Solo en este caso, si el servicio shuttle no está disponible en el plazo máximo de 30 minutos de espera, el Comandante podrá requerir un Taxi o similar para toda la Tripulación, con cargo a la Compañía mediante nota de gastos, a través de OCC y con confirmación previa de OCC.

8.2 Liquidación gastos de transporte y alojamiento.

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

8.3 Transporte en base del piloto.

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

La Compañía, cuando el piloto lo solicite expresamente, se hará cargo de los costes de aparcamiento de su vehículo particular en el aparcamiento de empleados del aeropuerto que tenga por base operativa, en los días que tenga asignado servicio, pero en ningún caso en más de un aeropuerto ni para más de un vehículo. En el caso de que exista más de un aparcamiento de empleados, se elegirá el más cercano al lugar de la firma, salvo que el mismo suponga un aumento del coste superior en un 50 % del que se esté abonando a la firma del convenio. En ese caso, se valorará con las Secciones Sindicales las medidas a adoptar.

8.4 Transporte fuera de base del piloto.

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

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

8.5 Gastos por accidente.

En caso de accidente «in itinere», los gastos ocasionados por el piloto para completar su regreso a domicilio, incluidos los de un acompañante en caso grave u hospitalización, serán abonados por la Mutua correspondiente. Si la Mutua no se hiciera cargo de dichos gastos, la Compañía adelantará el abono de los mismos, reservándose el derecho a solicitar y obtener su reembolso bien de la Mutua, bien del piloto afectado si finalmente los gastos no correspondieran a un accidente «in itinere». Los pilotos podrán utilizar los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar los desplazamientos necesarios. Dichos medios serán razonables teniendo en cuenta la naturaleza y lugar del accidente. Los desplazamientos en aerotaxi requerirán autorización previa de la Dirección.

8.6 Alojamientos.

La selección y contratación de los hoteles en los que se alojan los pilotos en los desplazamientos de trabajo que no impliquen movilidad geográfica, estará a cargo de la Compañía.

Los criterios de calidad y coste serán la base para la selección del hotel y los hoteles serán, como mínimo, de cuatro estrellas, o su equivalente en el extranjero, teniendo en cuenta las particularidades de cada destino, tales como la distancia al aeropuerto, la cercanía a núcleos urbanos, los servicios de restauración y de ocio próximos, los medios de transporte disponibles y las condiciones de seguridad y salubridad de la zona.

Las habitaciones serán individuales o dobles de uso individual y deberán disponer de baño y servicio de wifi incluido, procurando que la contratación de las mismas sea en plantas altas y orientadas a las zonas más tranquilas, con el fin de garantizar un buen descanso. La contratación del alojamiento en los hoteles incluirá un desayuno tipo buffet o similar. Si por el horario de salida del piloto no pudiera disfrutar del desayuno normal del hotel, este pondrá a su disposición un desayuno alternativo con bebida caliente.

Será competencia de la Comisión de Seguimiento del convenio el control de las incidencias sobre las condiciones de los hoteles. La compañía informará de las acciones adoptadas para la resolución de las incidencias y valorará las alternativas y propuestas que las Secciones Sindicales aporten. Si las incidencias se refieren a deficiencias en salubridad o limpieza del alojamiento, o a otras condiciones que afecten al descanso o posibilidad de manutención asequible para los pilotos, la Compañía informará de las acciones tomadas y la Comisión valorará la efectividad de las medidas en un plazo de tres meses desde su implantación y, de no ser satisfactorias, la Compañía cambiará el hotel.

Cuando haya que seleccionar hoteles en nuevos destinos, la Compañía informará a las Secciones Sindicales del nuevo destino, para que, si así lo desean, puedan proponer hoteles para que se consideren en el proceso interno de compras de la Compañía. Una vez completado el proceso de interno de revisión de propuestas, la Compañía trasladará a las Secciones Sindicales tres propuestas finales, entre las que se consensuará el hotel a contratar. De no alcanzarse acuerdo, la Compañía decidirá entre las tres propuestas, aunque las Secciones sindicales, de común acuerdo, podrán vetar una de las tres, por lo que la Compañía elegirá entre las dos restantes.

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

9. Régimen de comidas

9.1 Normativa aplicable.

Las comidas de los pilotos deben costearse con las dietas que la Compañía pone a su disposición según el artículo 14.15 del presente convenio. No obstante, teniendo en cuenta la dificultad para el uso efectivo de las dietas, sin alterar las actividades programadas, así como la normativa de seguridad aeronáutica al respecto, la Compañía negociará con la empresa suministradora de catering el establecimiento de descuentos especiales en los productos de alimentación y/o bebida del catering que consuma la tripulación durante el vuelo que tengan asignado.

9.2 Compra de elementos del catering por parte de Pilotos.

Se aplicará el precio que marque la Compañía, que procurará que sea lo más ajustado posible al coste real, incluida la carga, de cualquier elemento del servicio de bar para el piloto, publicándose una lista de precios de la que serán informadas las Secciones Sindicales firmantes de este convenio, con antelación a su implantación.

10. Uniformidad e imagen

10.1 Normas generales.

La uniformidad es propiedad de «Iberia Express» y el piloto tiene la obligación de cuidarla y hacer siempre el uso adecuado de la misma.

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

10.2 Catálogo de uniformidad.

Cada prenda del uniforme y accesorios tendrá una valoración en puntos, según se especifica en la siguiente tabla que muestra el catálogo completo de uniformidad:

| Artículo | Puntos |
|---------------------------|--------|
| TRAJE (2 pantalones). | 785 |
| PANTALÓN. | 175 |
| CAMISA M/L. | 95 |
| CAMISA M/C. | 85 |
| CORBATA. | 30 |
| JUEGO DE GALONES. | 25 |
| CÁRDIGAN. | 130 |
| JERSEY. | 95 |
| CHALECO. | 90 |
| ZAPATOS (Modelo Mocasín). | 150 |
| ZAPATOS (Modelo Cordón). | 170 |
| CINTURÓN. | 35 |
| CINTURÓN ELÁSTICO. | 60 |

| Artículo | Puntos |
|-------------------------------------|--------|
| CALCETINES (3 unidades). | 15 |
| CALCETINES EJECUTIVOS (3 unidades). | 15 |
| TROLLEY CABINA. | 155 |
| MALETA TAMAÑO MEDIANO. | 180 |
| MALETA TAMAÑO GRANDE. | 200 |
| MALETÍN. | 210 |
| NECESER. | 55 |
| ABRIGO. | 450 |
| CHALECO PLUMAS (Sr/Sra). | 200 |
| IDENTIFICADOR DE MALETAS. | 5 |
| CASCOS (TAPONES) PROTECTORES. | 45 |

Durante la vigencia del convenio la correspondencia de puntos por artículo de este listado de uniformidad no podrá sufrir ninguna variación.

10.3 Sistema de uniformidad.

El sistema de uniformidad se regirá por las siguientes reglas:

- Todos los pilotos tendrán una cuenta de puntos de uniformidad en la Compañía.
- Se podrá realizar una petición de uniformidad al año.
- La petición de uniformidad se podrá realizar del 1 de enero a 30 de noviembre de cada año y la Compañía deducirá los puntos correspondientes a la solicitud de la cuenta del piloto.
- Al ingreso de un piloto en la Compañía se le facilitarán las prendas que conforman la dotación inicial de uniformidad. Dicha uniformidad está compuesta por la siguiente lista de prendas y artículos, en la cuantía asimismo expresada:

| Prendas | Unidades |
|------------------------|----------|
| Camisa M/L. | 5 |
| Camisa M/C. | 5 |
| Par de Zapatos. | 1 |
| Cinturón. | 1 |
| Corbata. | 2 |
| Par de Galones. | 1 |
| Identificador maletas. | 1 |
| Americana. | 1 |
| Pantalón. | 2 |
| Calcetines (3 pares). | 1 |
| Jersey. | 1 |
| Maletín. | 1 |
| Trolley. | 1 |

| Prendas | Unidades |
|----------------------|----------|
| Abrigo. | 1 |
| Chaleco Reflectante. | 1 |

– Durante los primeros 12 meses de permanencia en la Compañía el piloto devengará 83 puntos por mes de permanencia. A partir del decimotercer mes de permanencia el piloto devengará 125 puntos por mes de permanencia.

– Todos los puntos devengados durante el año se asignarán a la cuenta del piloto en enero del año siguiente.

– Los puntos serán acumulables de un año para otro con un límite máximo de 2.500 puntos perdiéndose los puntos en exceso.

– El máximo número de puntos que se podrán consumir por tanto en una petición anual es de 2.500 puntos.

– Una vez cada dos años el piloto podrá optar por sustituir la puntuación anual (1.500 puntos) por una indemnización de un importe de 700 euros, en un medio de pago del proveedor, que se pondrá a disposición del piloto en el mes de enero del año y que podrá utilizarse, entre otras para la compra de medios electrónicos (Ordenadores portátiles, tablets, etc.). Esta opción deberá ser comunicada por el piloto antes del 1 de diciembre de cada año. Si el piloto contara con puntos del año anterior (según lo dispuesto en los dos apartados anteriores) podrá hacer uso de dichos puntos solicitando piezas de uniformidad. Esta opción estará disponible para la uniformidad de 2024. Los pilotos de nuevo ingreso podrán acceder a esta opción para la petición de uniformidad del año en que completen tres años de permanencia en la Compañía.

– El máximo número de artículos de viaje por cada solicitud de uniformidad será de 2 y deberán ser distintos. El tiempo mínimo de cambio de los artículos de viaje será de 2 años a no ser que sea por causa de deterioro del artículo.

– Los pilotos, de acuerdo al número de puntos en su cuenta, podrán equilibrar las prendas y accesorios en la forma que estimen conveniente. Cada piloto se responsabilizará, en todo momento, de ir adecuadamente uniformado. Si un piloto agotase su puntuación, esta circunstancia no le eximirá de ir adecuadamente uniformado, aunque previa comunicación a la Compañía con la antelación suficiente, podrá comprar, a su coste, prendas adicionales.

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

– Los puntos no darán derecho, en ningún caso, a su canje por dinero.

– La uniformidad pertenece a la Compañía, y será devuelta cuando un piloto cause baja, a solicitud de la Compañía.

– Todos los pilotos que estuvieran de alta en la Compañía a 1 de enero de 2023, se les asignarán 1.500 puntos en su cuenta en enero de 2024.

– Todos los que hubieran ingresado durante 2023, previo a la firma de este convenio, recibirán la diferencia de los productos entre la dotación inicial recibida y la regulada en este convenio.

10.4 Imagen personal.

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

11. Programación

11.1 Regulaciones.

Los límites de tiempos de vuelo, de actividad y mínimos de descanso serán los establecidos por la autoridad aeronáutica, en cada momento, incluidos los regímenes de exenciones. Dicha normativa será respetada en todo momento a efectos operativos y de seguridad. A efectos laborales, la aplicación de dicha normativa respetará las especialidades recogidas en este convenio.

Se podrán pactar, entre Compañía y las Secciones Sindicales firmantes de este convenio, en la proporción de voto por la que firman este convenio, esquemas particulares cuando así lo permita la autoridad aeronáutica.

11.2 Patrones de programación.

11.2.1 Patrón libre.

Se programará en bloques de cinco días de trabajo, salvo que el piloto solicite un bloque de programación superior a cinco días.

Se programarán doce días libres mensuales, en base operativa, garantizándose un total de 132 libres al año o la parte proporcional en caso de no estar el tripulante disponible el mes completo, de los cuales seis, o su proporción, serán a elección del trabajador (ROFF) y seis, o su proporción, a elección de la empresa, excepto en el mes de Febrero que se programarán mínimo 11 días, de los cuales seis, o su proporción, serán a elección del trabajador (ROFF) y cinco, o su proporción, a elección de la empresa. En caso de que en febrero se programen sólo 11 días libres, el día libre restante se programará en los siguientes meses de marzo, abril o mayo. En caso de imposibilidad de programación de los días a elegir por el piloto (ROFF) por coincidencia de varios Pilotos, el día libre se asignará por orden del escalafón técnico por especialidad y base.

En caso de que, por falta de cesión de días libres del artículo 12.11 no fuera posible programar los doce días libres en el mes, o los once días en el mes de febrero, se programará un mínimo de diez días libres y la programación de los restantes se realizará en los tres meses siguientes. Este retraso del disfrute de días libres se asignará por orden inverso del escalafón técnico por especialidad y base. En todo caso se mantendrán los días a elección del trabajador (ROFF).

En los meses de junio, julio y agosto se programará siempre doce días libres al mes garantizados. No obstante, se pacta que, si por razones excepcionales esto no fuese posible, la empresa puede consultar con los pilotos individualmente la posibilidad de que, voluntariamente, los disfruten en otro mes.

En los meses en los que el trabajador disfrute de vacaciones, se prorratearán los días libres de acuerdo a la siguiente fórmula: $(\text{días libres} = (30-x) \cdot 12/30)$.

Los pilotos en patrón libre podrán solicitar las siguientes preferencias de Programación:

- Mañanas o tardes.
- No pernoctar fuera.
- Pernoctar fuera.
- Volar más de cinco días seguidos (hasta siete).
- Vuelos nocturnos.

El piloto listará sus preferencias por orden de prioridad.

La Compañía garantiza que tendrá en cuenta la posición en el escalafón técnico por especialidad y base para la aplicación de las preferencias de programación, así como las limitaciones operativas, técnicas o productivas o cualquier otra que derive de compromisos adoptados en este convenio.

11.2.2 Patrón fijo.

Este patrón sólo será de aplicación a los pilotos asignados a las bases que tengan de manera permanente tres o más aviones a lo largo de todo el año, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- Será condición necesaria para poder aplicar este patrón fijo que al menos lo hayan solicitado un 20 % de pilotos de cada especialidad y base.
- El máximo porcentaje de pilotos que podrán estar asignados al patrón fijo de programación será del 30 % de cada especialidad y base.

Si por bajas, cambios de base o especialidad, durante el año no se cumplieran dichos porcentajes de cada especialidad y base, el patrón fijo se mantendrá para el resto de los pilotos de la base que lo tuvieran asignado hasta el final de dicho año. Si para el año siguiente no se cumplieran los porcentajes para mantener el patrón fijo, los pilotos pasarán a patrón libre según orden inverso de escalafón técnico de los pilotos de la base.

Se programará según la siguiente serie continua: un bloque de cinco días de actividad seguido de un bloque de cuatro días libres, seguido de cinco días de actividad, seguido de un bloque de cuatro días libres, seguido de cinco días de actividad, seguido de tres días libres, volviendo a iniciarse la serie.(5-4-5-4-5-3).

El total de días libres anuales de este patrón será de 138. Dado que la serie del Patrón Fijo arroja un número anual de días libres superior a 138, este patrón se interrumpirá desde el 15 de diciembre al 15 de enero, periodo durante el cual los pilotos de patrón fijo serán programados en patrón libre, y se les asignarán los días libres del periodo de Navidades del artículo 11.2.3., retomando el día 16 de enero la programación en patrón fijo, continuando la secuencia del patrón de cada tripulante con la que acabó el 14 de diciembre.

La asignación de las vacantes de patrón fijo se realizará de la siguiente forma:

- Las solicitudes para patrón fijo deberán solicitarse para el año completo (de enero a diciembre, ambos inclusive), durante el periodo del 1 al 15 septiembre del año anterior.
- Las vacantes de patrón fijo se asignarán por escalafón técnico por especialidad entre los pilotos de la base que lo hubieran solicitado. Esta asignación nunca supondrá que un piloto pierda su asignación al patrón fijo para que su vacante sea cubierta por otro piloto de mejor posición en el escalafón.
- En caso de reducción de vacantes, los pilotos pasarán a patrón libre según orden inverso de escalafón técnico por especialidad de los pilotos de la base.
- Para el año 2024 el patrón fijo se asignará por orden del escalafón técnico por especialidad y base. Los pilotos a los que se les rechace su solicitud, se ordenarán en una lista de espera por escalafón técnico y especialidad. Para años posteriores, será necesario que reiteren la solicitud en el plazo establecido al efecto, y en ese caso, mantendrán su puesto en la lista de espera por encima de solicitantes posteriores de mejor posición en el escalafón, para la asignación de patrón fijo.
- La fase de inicio del patrón será asignada por el Departamento de Programación de acuerdo a las necesidades de programación. El comienzo del patrón de programación no tiene por qué iniciarse con el primer día de actividad, pudiendo hacerlo por cualquiera de la secuencia.
- El patrón se asignará siempre para un año completo y comenzará tras la ruptura del patrón. Una vez asignado el patrón fijo, el piloto permanecerá en el mismo durante todo el año completo. Si el piloto deseara renunciar al patrón fijo, deberá preavisarlo antes del 16 de septiembre del año anterior a aquel en que ya no desee patrón fijo pero esta renuncia no será efectiva hasta el 16 de enero del año siguiente, momento en el cual pasaría a patrón libre.

Los cambios de base o especialidad implicarán siempre la pérdida del patrón fijo y el piloto podrá solicitarlo nuevamente en la primera oportunidad posible.

La asignación del patrón fijo supondrá que el piloto no puede solicitar las preferencias de programación disponibles para el patrón libre.

El piloto en patrón fijo podrá solicitar las fechas de disfrute de hasta dos días libres ROFF en un mes, con un máximo de cuatro ROFF anuales. Mediante este sistema se podrán agrupar un máximo de cinco días libres consecutivos, incluyendo días solicitados por el piloto y días correspondientes a la serie continua. Para mantener el número correspondiente de días libres mensuales, por cada día libre solicitado y asignado, se eliminará un día libre de la serie continua pero no modificará el patrón. No obstante, este ajuste respetará el bloque de días libres que el piloto hubiera conseguido mediante el día libre solicitado.

En caso de que el piloto en patrón fijo seleccione bloques de vacaciones que reduzcan los días de ocupación o los días libres en proporción a las vacaciones solicitadas, el departamento de programación procederá a ajustar los días libres o de ocupación del mes en cuestión en su porcentaje.

11.2.3 Periodo de Navidad.

La compañía garantizará para todos los pilotos, con independencia de su patrón de programación, que tres de los días libres correspondientes a los meses de diciembre o enero, según el caso, se programarán en alguno de los siguientes periodos:

- Del veinticuatro al veintiséis de diciembre.
- Del treinta y uno de diciembre al dos de enero.
- Del cinco al siete de enero.

Los días libres programados en estas fechas para los pilotos en patrón libre computarán como días libres a elección del piloto (ROFF).

Cada año, antes del 1 de noviembre, los pilotos deberán solicitar las fechas de disfrute de estos tres días libres, pudiendo elegir una o dos opciones de fechas, listándolas por orden de preferencia.

Se establece un sistema bianual de asignación según lo siguiente:

El primer año, los bloques se concederán por escalafón técnico por especialidad, flota y base. Si se concede la primera preferencia, se computarán dos puntos para la solicitud del siguiente año, un punto si se concede la segunda preferencia y cero puntos si no se le concede ninguna de las preferencias o si no optó por ninguna.

Para el segundo año, los bloques se concederán primero a aquellos pilotos con menos puntos asignados. A igualdad de puntos se concederán por escalafón técnico por especialidad, flota y base. Este segundo año no se asignarán puntos. Para la concesión de bloques en este segundo año, a los pilotos de nueva incorporación o que progresen a primer piloto, se les asignará el máximo de puntos de los pilotos de su especialidad.

El tercer año volverá a iniciarse la serie para todos los pilotos.

11.3 Principios de programación.

La programación de pilotos se basará en los principios de Legalidad, Transparencia, Calidad de vida, Equilibrio, Economía y Flexibilidad.

11.4 Emisión y seguimiento de la programación.

La programación se publicará mensualmente con catorce días de antelación al día 1 del mes publicado. La Compañía podrá acogerse a las exenciones respecto al plazo de publicación concedidas con carácter general a todas las compañías por situaciones extraordinarias por las Autoridades competentes (AESA), informando previamente a las Secciones Sindicales firmantes de este convenio.

Aquellos tripulantes que autoricen expresamente que su programación se haga pública, podrán acceder a la programación individual de aquellos tripulantes que también lo hayan autorizado.

El comité de seguimiento es el encargado del seguimiento de la programación y para ello tendrá las siguientes atribuciones:

- Velar por el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo anterior.
- Tendrá acceso a las programaciones de todas las flotas si las hubiese, salvo a aquellas que correspondan a pilotos que se hayan negado a que su programación se haga pública.
- La Compañía estará obligada a entregar las estadísticas que la parte social de la Comisión considere necesarias para comprobar el cumplimiento de lo establecido en este convenio respecto a Programación.
- Emitirá los informes y recomendaciones que crea conveniente para la comisión de interpretación y aplicación del convenio y para la dirección de la Compañía, en un plazo no superior a 3 meses.

11.5 Cambios de servicios.

Se considerará cambio, tanto en ejecución como en programación, la asignación de vuelos distintos a los que consten programados en el momento de notificación del cambio. A los efectos de lo establecido en los artículos siguientes, si durante un mismo día se notifican varios cambios para la actividad de un mismo día, sólo se contabilizará el último notificado.

11.5.1 Cambio de servicios en ejecución.

Se define como cambio de servicio en ejecución el que se notifica desde el momento de la firma hasta el final de la actividad post vuelo y afecta a la actividad ya iniciada.

La compañía puede variar en ejecución, por necesidades del servicio, los vuelos programados, incrementando la actividad aérea hasta un máximo de 75 minutos sobre la hora de llegada inicialmente programada.

Los cambios que supongan un retraso en la hora programada de llegada superior a 75 minutos sobre la hora de llegada inicialmente programada requerirán la conformidad del piloto. Estos cambios devengarán una compensación en la cuantía fijada en tablas, según especialidad.

Los cambios no podrán suponer pernocta, si esta no estaba prevista en la programación del piloto. En caso de que el piloto voluntariamente acepte un cambio que implique pernocta, si esta no estaba previamente programada, devengará una compensación adicional a la del párrafo anterior en la cuantía fijada en tablas.

No se consideran cambios en ejecución los retrasos motivados por causas operacionales, que no supongan un cambio en la rotación programada o cuando supongan la cancelación de un vuelo para cortar la línea y que esta salga en hora. No obstante, cuando estos retrasos, motivados por causas operacionales, supongan una pernocta que no estaba previamente programada, el piloto devengará una compensación en la cuantía fijada en tablas, según especialidad.

En ningún caso se devengarán dos compensaciones acumuladas por un solo cambio de servicios, salvo que así se disponga expresamente.

Después del fin de la actividad post vuelo no se podrá incrementar la actividad aérea si no ha sido notificado previamente.

11.5.2 Cambios de servicios en programación.

11.5.2.1 Cambios de servicios en programación D-1.

Se define como cambio de servicio en programación D-1 el que se notifique a partir del inicio del día natural anterior al de la hora de firma y hasta la hora de firma.

Los cambios que supongan un adelanto de la hora de firma o un retraso en la hora de llegada inferior o igual a 90 minutos sobre las programadas y no impliquen pernocta, si esta no estaba previamente programada, no requerirán la conformidad del piloto. Estos cambios devengarán una compensación equivalente al importe de una imaginaria.

Los cambios que supongan un adelanto de la hora de firma o un retraso en la hora de llegada superior a 90 minutos sobre las programadas requerirán la conformidad del piloto y devengarán una compensación en la cuantía fijada en tablas.

Los cambios que impliquen pernocta, si esta no estaba previamente programada requerirán la conformidad del piloto y devengarán una compensación en la cuantía fijada en tablas.

En ningún caso se devengarán dos compensaciones acumuladas por un solo cambio de servicios, salvo que así se disponga expresamente.

No se consideran cambios, aunque cumplan las características definidas en los puntos anteriores, los siguientes:

- Los cambios personales entre tripulantes. No se podrán realizar cambios de días francos entre tripulantes cuando vengan precedidos de una imaginaria.
- La programación de actividad en días francos.
- Los ocasionados por causas de fuerza mayor (cancelaciones comerciales).

11.5.2.2 Cambios de servicios en programación D-2.

Se define como cambio de servicio en programación D-2 el que se notifique con posterioridad al día 24 del mes anterior y con anterioridad al inicio del día natural anterior al de la hora de firma.

Los cambios que supongan un adelanto de la hora de firma o un retraso en la hora de llegada inferior a 120 minutos sobre las programadas no requerirán la conformidad del piloto y no devengarán compensación alguna. Si por la aplicación de varios cambios sucesivos inferiores a 120 minutos sobre la programación de un mismo día, finalmente la programación que realice el piloto dicho día supone un adelanto de la hora de firma o un retraso en la hora de llegada superior a 120 minutos sobre las que consten programadas el día 24 del mes anterior, se computará como un cambio de los regulados en el párrafo siguiente.

Los cambios que supongan un adelanto de la hora de firma o un retraso en la hora de llegada superior a 120 minutos sobre las programadas no requerirán la conformidad del piloto y devengarán compensación a partir del tercer cambio mensual de estas características, según la siguiente tabla:

Cambios no compensables:

- Primer y segundo cambio mensual.

Cambios compensables:

- Tercero y cuarto cambios mensuales: según precio por unidad en tablas.
- Quinto cambio mensual: según precio por unidad en tablas.
- Sexto cambio y siguientes en el mes: según precio por unidad en tablas.
- Si el cambio compensable implica pernocta y ésta no estaba programada previamente, ese cambio será compensado según precio por unidad en tablas, que absorberá la compensación que correspondiera según los puntos anteriores.

A partir del cuarto cambio mensual con pernocta no programada previamente, incluido este, se requerirá la conformidad del piloto.

En ningún caso se devengarán dos compensaciones acumuladas por un solo cambio de servicios, salvo que así se disponga expresamente.

Cuando se cambie una actividad de vuelo a día franco se computará como cambio superior a 120 minutos, salvo que finalmente no se asigne actividad a dicho día franco, en cuyo caso no computará.

Cuando se cambie una actividad de vuelo a imaginaria se computará como cambio superior a 120 minutos.

No se consideran cambios, aunque cumplan las características definidas en los puntos anteriores, los siguientes:

- Los cambios personales entre tripulantes. No se podrán realizar cambios de días francos entre tripulantes cuando venga precedidos de una imaginaria.
- La programación de actividad en días francos.
- Los ocasionados por causa BLUEBLs de fuerza mayor (cancelaciones comerciales).

11.6 Compensación por diferencia de horas de vuelo.

Si al final del año natural el piloto volase menos del 95 % de la media anual de su flota, base y especialidad (FTE), o su proporción según disponibilidad del piloto, cobrará la diferencia entre las horas realizadas por él mismo y dicha media, o su proporción, disminuida en un 5 %. Este devengo corresponderá a aquellos pilotos que hayan estado en plantilla todo el año natural. Dicho pago se abonará, en su caso, en la nómina de marzo del año siguiente.

A través de la Comisión de Seguimiento de Programación se verificará el cumplimiento del párrafo anterior.

11.7 Retraso de la hora de firma.

La notificación de retraso de la hora de firma sin cambio de servicio se dará con una antelación mínima de 75 minutos sobre la hora programada de firma, salvo fuera de la base de Madrid, que será de 60 minutos.

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

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

11.8 Vacaciones.

A. Normas generales:

Los pilotos dispondrán de 30 días naturales de vacaciones anuales.

La empresa establecerá en función a las necesidades de programación y pilotos existentes la disponibilidad de fechas de vacaciones.

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

- Del día 1 al día 5 de cada mes.
- Del día 6 al día 10 de cada mes.
- Del día 11 al día 15 de cada mes.
- Del día 16 al día 20 de cada mes.
- Del día 21 al día 25 de cada mes.
- Del día 26 al día 30 de cada mes excepto el mes de febrero que el bloque abarcará los días necesarios del mes de marzo.

Se podrán agrupar bloques hasta completar 30 días naturales.

En los meses de junio, julio y agosto no se podrán disfrutar más de diez días (dos bloques) de vacaciones.

La asignación de las vacaciones se registrará por un sistema de puntos comenzando por el piloto de menor puntuación. A igual número de puntos tendrá prioridad el que tenga mayor antigüedad en el escalafón técnico.

B. Puntuación:

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

| | 1 a 5 | 6 a 10 | 11 a 15 | 16 a 20 | 21 a 25 | 26 a 30 |
|-------------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Enero. | 15 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Febrero. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Marzo. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abril. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mayo. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Junio. | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| Julio. | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Agosto. | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Septiembre. | 10 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Octubre. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Noviembre. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Diciembre. | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 15 |

Independientemente de las puntuaciones antes citadas:

- En Semana Santa, del Sábado de Pasión (día anterior al Domingo de Ramos) al Domingo de Resurrección se computará cada día a razón de 15 puntos.
- Cualquier período de la tabla que albergue un día festivo nacional fuera de los períodos que tienen puntuación distinta de 0 será de 5 puntos por día festivo.

Esta distribución de puntos entrará en vigor para la oferta de Vacaciones para el año 2024.

- Los pilotos de nuevo ingreso en plantilla de vuelo disfrutarán las vacaciones que correspondan al año de ingreso en las fechas que el piloto elija entre las que le ofrezca la Compañía y adquirirán como puntuación inicial la del piloto que la tenga más alta en el cierre del año anterior, más uno, correspondiente a su especialidad.

- Los pilotos que cambien de especialidad y tengan vacaciones asignadas pendientes de disfrutar en la fecha de su progresión, perderán las fechas asignadas y disfrutarán las vacaciones pendientes en las fechas que el piloto elija entre las que le ofrezca la Compañía y adquirirán como puntuación inicial la del piloto que la tenga más alta en el cierre del año anterior, más uno, correspondiente a su especialidad.

- Los pilotos que se incorporen de excedencia disfrutarán las vacaciones que correspondan al año de ingreso en las fechas que el piloto elija entre las que le ofrezca la Compañía y adquirirán los puntos que tuvieran en la fecha del inicio de la excedencia más el incremento medio anual de su especialidad.

- Los pilotos en situación de destacamento tendrán derecho a que se le respeten los períodos asignados antes de iniciar el destacamento.

C. Peticiones:

La Compañía comunicará a cada piloto el día y hora a partir de la cual se le abre el sistema para seleccionar sus vacaciones. El día y la hora vendrá determinado por el número de puntos que haya acumulado el piloto según lo establecido en el punto B) anterior, siendo anterior el de aquel que tenga menor puntuación.

El plazo para seleccionar vacaciones acabará el 1 de diciembre del año anterior.

El 1 de mayo la Compañía ofertará los bloques de vacaciones que hayan quedado disponibles para los meses de julio a diciembre y comunicará a cada piloto el día y hora a partir de la cual se le abre el sistema para que, si lo desea, modifique los periodos de vacaciones que tenga asignados para los meses de julio a diciembre, según los slots disponibles, en una única vez. El plazo para seleccionar esta segunda ronda de bloques de vacaciones acabará el 7 de mayo.

D. Permutas:

Las permutas de períodos de vacaciones pendientes de disfrutar que se hayan acordado entre dos pilotos de la misma especialidad y base se realizarán por medio del sistema informático, hasta un mes antes de la publicación de la programación del mes del disfrute de las vacaciones. La permuta se hará mediante la aprobación de ambos pilotos por el sistema informático y se autorizarán por el departamento de programación. Dichas permutas deberán estar supeditadas a la legalidad o causa operativa que no las haga factibles. Las puntuaciones serán las originales de cada piloto.

E. Enfermedad en vacaciones:

En el supuesto de que el periodo de vacaciones coincida con una incapacidad temporal que imposibilite al piloto disfrutarlas, total o parcialmente, durante el año natural a que corresponden, este podrá hacerlo una vez finalice su incapacidad y siempre que no hayan transcurrido más de dieciocho meses a partir del final del año en que se hayan originado.

F. Programación:

Los meses en los que se disfrute uno o más bloques de vacaciones, se programará una actividad proporcional a la reducción de los días de actividad mensual. El piloto podrá solicitar que no se aplique esta proporcionalidad y que se le programe el mayor número de horas posible.

Los días libres se restarán de forma proporcional a los días de vacaciones que disfrute el tripulante en el mes.

El día previo al inicio de vacaciones en caso de que el piloto tenga asignado un servicio de vuelo, la hora programada de llegada será siempre antes de las 22:30 hora local.

12. Régimen de trabajo y descanso

12.1 Regulaciones.

Los límites de tiempos de vuelo, de actividad y mínimos de descanso serán los establecidos por la autoridad aeronáutica, en cada momento, incluidos los regímenes de exenciones. Dicha normativa será respetada en todo momento a efectos operativos y de seguridad. A efectos laborales, la aplicación de dicha normativa respetará las especialidades recogidas en este convenio.

Se podrán pactar, entre Compañía y las Secciones Sindicales firmantes de este convenio en la proporción de voto por la que firman este convenio, esquemas particulares cuando así lo permita la autoridad aeronáutica.

12.2 Actividad laboral previa a la realización de simulador.

Previo a la realización de un simulador se programará un descanso completo de doce horas, salvo que el piloto voluntariamente solicite que no se le programe.

12.3 Tiempos de firma y tiempos post vuelo.

El tiempo mínimo de presentación al vuelo (firma) será de 45 minutos antes de la hora de salida del vuelo y podrá ser superior, dependiendo del aeropuerto de salida.

El tiempo post vuelo mínimo será de 15 minutos y podrá ser superior dependiendo del aeropuerto de llegada.

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

12.4 Avisos durante los descansos.

La empresa podrá dar avisos relacionados con cambios de servicios al número de móvil que el piloto haya escogido (de empresa o particular) y el piloto no estará obligado a acusar recibo, salvo durante los periodos recogidos en el artículo 2.5 de este convenio.

La Empresa no dará avisos durante los períodos de descanso establecidos en las FTL y patrones de descanso, salvo mediante correo electrónico o SMS.

12.5 Descanso parcial en tierra.

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

12.6 Escala.

Se define como escala el lugar donde permanece temporalmente el piloto en situación de actividad aérea entre sectores (tiempo transcurrido entre su último aterrizaje y su próximo despegue).

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

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

12.7 Vuelos de situación.

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

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

- El tiempo empleado por el tripulante para desplazarse desde su domicilio hasta el lugar designado de presentación y viceversa.
- El tiempo para el desplazamiento local entre el lugar de descanso y el lugar de comienzo de la actividad y viceversa. Cuando preceda a una actividad de vuelo (actividad aérea) se computará como parte de la misma, excepto los tiempos de traslado.
- El tiempo de situación posterior a la presentación, pero anterior al comienzo de una actividad como tripulante de servicio se incluirá dentro del período de actividad de vuelo (actividad aérea) pero no contará como sector.

Todo sector de situación inmediatamente posterior a un sector de trabajo se tendrá en cuenta para el cómputo del tiempo de descanso mínimo según FTL, y el descanso comenzará transcurrido el tiempo post vuelo establecido en el Manual de Operaciones para los sectores de trabajo, según el aeropuerto de llegada.

En el caso de que a un período de actividad aérea siga un desplazamiento para situarse, si el tiempo total de dicho periodo de actividad aérea precedente más el tiempo de ese desplazamiento, supera las 16 horas, el Tripulante podrá optar por el período mínimo de descanso antes de efectuar dicho desplazamiento.

Por cada situación, entendiéndose por tal el desplazamiento completo, aunque suponga la realización de más de un vuelo, se devengará una compensación por el importe establecido en tablas, según especialidad.

Se compensarán las situaciones del personal de las bases operativas para la realización como alumno de cursos y/o simuladores y para reuniones programadas en la oficina.

No se compensarán las situaciones solicitadas por el piloto, producidas para la realización de líneas solicitadas por el piloto u ofertadas a este.

12.8 Imaginaria.

Durante la imaginaria el tripulante debe estar a disposición del operador para que le asigne cualquier actividad propia de su categoría, salvo la realización de simuladores.

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

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

El tiempo para la presentación al vuelo será de 75 minutos desde la activación como máximo, salvo fuera de la base de Madrid, que será de 60 minutos. El OCC dispondrá, desde la activación del piloto, de hasta 15 minutos para asignar la rotación, informando al piloto desde la primera llamada de si la rotación incluye o no pernocta.

No se programarán servicios de imaginaria que comiencen antes de las 08:00 hora local inmediatamente después de las vacaciones o de los días libres programados. No obstante, el piloto podrá solicitar voluntariamente que se pueda programar antes de esta hora.

En caso de que la imaginaria se haya programado como resultado de un cambio desde D-1, la actividad que pueda asignarse a dicha imaginaria no podrá finalizar más tarde de 90 minutos sobre la hora de llegada inicialmente programada, salvo conformidad del piloto. Si el piloto diera su conformidad, devengará la compensación que corresponda como cambio desde D-1.

Como principio general de programación, se programará imaginaria seguida de día franco de servicio. Si la imaginaria no se programa seguida de un día franco de servicio, se considerará imaginaria aislada. En estos casos:

– Si el piloto realiza una pernocta en la imaginaria aislada, tendrá que regresar a su base el día siguiente de su activación y recuperará su programación inicial desde su base dos días después de la activación de la imaginaria, devengando una compensación equivalente a una «Compensación por cambios D-1 si implica Pernocta no programada». No se requerirá conformidad del piloto.

– Si el piloto realiza una pernocta en la imaginaria aislada, la actividad del día siguiente a la imaginaria, si supone un retraso de la hora de llegada inicialmente programada para ese día, devengará el importe de compensación económica establecido para los cambios D-1, dependiendo del tiempo de retraso de la hora de llegada. No se requerirá conformidad del piloto.

En ningún caso la activación de un franco posterior a una imaginaria devengará compensación ni estará limitado por la franja de activación del franco.

En caso de que la Imaginaria esté programada inmediatamente antes de un día libre, la actividad que se asigne no podrá invadir el día libre.

12.9 Día franco de servicio.

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

Esta deberá serle asignada antes de las 22.00 (hora local) del día anterior y cumpliendo además con el tiempo de descanso establecido para el inicio de la actividad asignada.

Si la actividad se asigna entre las 18.00 y las 22.00 (hora local) la actividad asignada no se iniciará antes de las 12.00 (hora local) del día siguiente.

El tripulante, si no le ha sido asignada actividad para el día franco con anterioridad, tiene la obligación de chequearse a las 18:00 (hora local) del día anterior y, en caso de que no hubiera sido activado a las 18:00, a las 22:00 (hora local), del mismo día.

Sólo se programará Franco de Servicio después de un día libre, vacaciones o reducción de jornada, si el piloto lo pide voluntariamente asumiendo los compromisos de la activación del día franco de servicio.

12.10 Día libre.

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

Las fechas de disfrute de los días libres deberán aparecer en la programación publicada. El piloto deberá solicitar las fechas de disfrute de sus ROFF, regulados en los artículos 11.2.1 y 11.2.2, antes del día 25 de dos meses antes al mes de disfrute. Una vez programadas, podrán ser cambiadas por permutas entre tripulantes (previa validación de la compañía). Los días libres, una vez programados, podrán ser cambiados por días de actividad por medio de las figuras de *open-time* (OT) y *working off* (WOFF).

Si la actividad del día previo al día libre, cuya hora de finalización programada fuera anterior a las 22.30 (hora local) finalizara, en ejecución, a partir de las 00:01 del día libre programado, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha.

Si la actividad del día previo al día libre, cuya hora de finalización programada fuera posterior a las 22:30 (hora local) y anterior a las 23:59, finalizara, en ejecución, después de las 00:00 y antes de las 00:59 del día libre programado, por las dos primeras ocasiones en un mes no procederá el disfrute de dicho día libre en otra fecha. A partir de la tercera en un mes, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha.

Si la actividad del día previo al día libre, cuya hora de finalización programada fuera posterior a las 22:30 (hora local) y anterior a las 23:59, finalizara, en ejecución, a partir de las 01:00 del día libre programado, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día libre en otra fecha.

Los días libres programados que un tripulante no pueda disfrutar por incidencias en la ejecución serán devueltos en el mes siguiente, si la programación de dicho mes no ha sido publicada. En el caso de que ya se hubiera publicado la programación del mes siguiente, la devolución se hará en el siguiente mes. Si el día libre no disfrutado por incidencias en la ejecución fuera de los de libre elección del tripulante (ROFF), se devolverá como ROFF, en caso contrario se devolverá como día libre a elección de la Compañía.

Si la actividad del día previo a un día vacaciones o reducción de jornada finalizara, en ejecución, a partir de las 00:01 del día vacaciones o reducción de jornada, el piloto tendrá derecho a que se le programe el disfrute de dicho día de vacaciones o reducción de jornada a solicitud del piloto, salvo en fecha coincidente con los días reservados para Navidades, Año Nuevo y Reyes (XOFF).

12.11 Día libre cedido (CDOFF).

El piloto tendrá la posibilidad de ofrecer hasta cuatro días libres cada mes, respetando siempre un mínimo de 8 días libres programados al mes, para que se le asigne actividad de vuelo sin que proceda devolución de los mismos. Aquellos pilotos que estuvieran disfrutando de reducción de jornada verán reducidos el número de días libres a ofrecer en la misma proporción que la reducción de jornada.

El piloto deberá comunicar al departamento de programación su disponibilidad para ceder días libres, con anterioridad a la publicación de la programación del mes, en la medida de lo posible antes del día 25 del segundo mes anterior (M-2) a aquel en que quiera ceder los días libres.

La compañía podrá asignar actividad en los días libres programados en las fechas a elección de la Compañía (OFF), pero no podrá asignar actividad en los días libres solicitados por el piloto (ROFF). De asignarse actividad en el día libre cedido, el mismo aparecerá en la programación publicada. En la actividad asignada en los días cedidos no se tendrán en cuenta las preferencias del piloto, siempre que no afecte al resto de la programación.

La compañía compensará económicamente cada día libre cedido con una compensación en la cuantía fijada en tablas, según especialidad, sin que proceda devolución del día libre cedido.

La compañía no tendrá obligación de aceptar los días libres cedidos, y sólo devengarán compensación económica los que se programen efectivamente como día libre cedido. De ser necesarios, se programarán por escalafón técnico por especialidad y base dentro de las solicitudes a igualdad de actividad, descanso y estabilidad de la programación.

12.12 Open time (OT).

La compañía publicará aquellas líneas que hayan quedado descubiertas o cualquier otra necesidad de actividad que haya surgido una vez publicada la programación, con el fin de que los pilotos que así lo deseen ofrezcan la realización de dichos servicios en sus días libres.

Para ello, los pilotos podrán optar a realizar dichas líneas en sus días OFF, cediendo hasta cuatro días libres cada mes, pero respetando siempre un mínimo de 8 días libres programados al mes.

La compañía compensará económicamente cada día libre cedido *open time* con una compensación en la cuantía fijada en tablas, según especialidad, sin que proceda devolución del día libre cedido. Sólo devengarán compensación económica los que se programen efectivamente como día libre *open time*. Se programarán por orden de llegada de la solicitud, dentro de la especialidad y base, respetando el descanso y estabilidad de la programación.

12.13 Día libre trabajado (WOFF).

Día libre en el que la compañía solicita al piloto realizar voluntariamente un servicio de vuelo.

En caso de que la Compañía solicite a un tripulante que vuele en su día libre, la Compañía requerirá la aceptación del tripulante. En este caso, se abonará una compensación en la cuantía fijada en tablas, según especialidad, sin que proceda devolución del día libre.

12.14 Día de reconocimiento médico.

Día libre adicional a programar a los pilotos en patrón libre, para la realización del reconocimiento médico, según se establece en el artículo 2.1. Se programará dentro de los 45 días antes de la revalidación del certificado médico.

Este día libre adicional no será de aplicación para los pilotos que estén en el patrón fijo de programación.

12.15 Día de formación e-learning.

A lo largo del año se programarán dos días libres adicionales a los pilotos en patrón libre con el fin de compensar la realización de cursos de formación e-learning a lo largo de todo el año, siendo responsabilidad del piloto que realizar los módulos de formación dentro de los periodos establecidos.

Estos días libres adicionales no serán de aplicación para los pilotos que estén en el patrón fijo de programación.

12.16 Día de competencia lingüística.

Día libre adicional que se programará a los pilotos de patrón libre, dentro de los 90 días anteriores a la revalidación de la Competencia. Este día libre adicional no será de aplicación para los pilotos que estén en el patrón fijo de programación.

12.17 Procedimiento para la asignación de programaciones especiales.

La Compañía podrá ofertar programaciones mensuales completas que incluyan las líneas nocturnas, líneas de refuerzo y/o agrupadas, para que los tripulantes puedan solicitar que se les asignen. El procedimiento de asignación será el siguiente:

La Compañía comunicará a los pilotos las programaciones que oferta, así como el plazo del que disponen para solicitar su asignación. Estas líneas solo se asignarán de forma voluntaria.

Cada tripulante podrá solicitar más de una programación, en orden de prioridad.

Cada programación solicitada y finalmente asignada, sumará un punto.

El piloto tendrá la opción de solicitar una programación si quedara desierta al finalizar el procedimiento de asignación. Si le es asignada de esta manera, no sumará puntos.

Las programaciones de cada mes se asignarán primero a aquellos pilotos con menos puntos acumulados, a igualdad de puntos se asignarán por escalafón técnico por especialidad, flota y base.

Una vez asignada la programación, se anularán para ese mes todas las peticiones de ROFF y preferencias de programación del piloto. Si el piloto tuviera vacaciones asignadas para ese mes, su disfrute se trasladará a otras fechas, que determinará la Compañía.

Los pilotos en patrón fijo no podrán optar a programaciones especiales.

12.18 Procedimiento de asignación de líneas de Navidad.

La Compañía ofertará programaciones para los siguientes bloques de tres días para que los tripulantes puedan solicitar que se les asignen:

- 24, 25 y 26 de diciembre.
- 31 de diciembre y 1 y 2 de enero.
- 5, 6 y 7 de enero.

Estas programaciones se asignarán de acuerdo a lo establecido en el artículo 11.2.3.

12.19 Permutas entre tripulantes.

Dos pilotos de la misma especialidad, flota y base podrán proponer intercambiar su línea programada en un día o días concretos. Dicho intercambio será en todo caso autorizado por el departamento de programación, que facilitará estas peticiones a través de una herramienta informática.

13. Garantías sindicales

13.1 Reconocimiento.

La Empresa reconoce a las Secciones Sindicales firmantes de este convenio, como los interlocutores válidos del colectivo de pilotos, mientras mantengan la representatividad de dicho colectivo.

13.2 Creación del Tercer Colegio Electoral.

Las partes acuerdan la creación del tercer colegio electoral denominado «Pilotos». Lo integraran los trabajadores en plantilla de la empresa incluidos en el ámbito de este convenio, regulado en el artículo 1.1.

13.3 Billetes.

La Compañía facilitará billetes con plaza reservada en vuelos de «Iberia Express» para asuntos sindicales.

13.4 Sigilo profesional.

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

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

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

14. Retribuciones

14.1 Número de pagas y cantidades.

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

Se devengarán 14 pagas anuales, doce mensuales y dos extraordinarias, estas últimas prorrateadas en los doce meses. No obstante, a partir de 1 de enero de 2024, el Piloto que lo desee podrá elegir entre percibir sus haberes en 12 o en 14 mensualidades. Dicha opción deberá mantenerse durante todo el año, pudiendo modificarse para el año siguiente, siempre que el Piloto se lo comunique a la Empresa antes del fin del año natural y con efectos del 1 de enero del año siguiente.

Todas las cantidades fijas se devengarán en el mes correspondiente (m) y serán satisfechas por la empresa en la nómina de dicho mes (m), salvo que el piloto opte por el cobro en 14 mensualidades, en cuyo caso las pagas extras se abonarán en julio y en diciembre. Todas las cantidades variables se devengarán en el mes correspondiente (m) y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes siguiente (m + 1).

14.2 Conceptos retributivos y compensatorios.

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

1. Retribuciones:

1.1 Retribuciones de cantidad fija:

1.1.1 Salario Base.

1.1.2 Plus de Responsabilidad de Comandante.

1.2 Retribuciones de cantidad variable:

- 1.2.1 Plus Horas de vuelo.
- 1.2.2 Imaginaria.
- 1.2.3 Plus compensación variables en Vacaciones.
- 1.2.4 Plus Compensación por cambios.
- 1.2.5 Plus cesión días libres (CDOFF).
- 1.2.6 Plus de *Open Time* (OT).
- 1.2.7 Plus por día libre trabajado (WOFF).
- 1.2.8 Vuelos en situación.
- 1.2.9 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.
- 1.2.10 Bonus Primer Piloto Nivel 1C.

2. Conceptos indemnizatorios:

2.1 Dietas.

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

14.3 Salario base.

Especificado en el anexo I, será una cantidad fija mensual, en doce o catorce pagas según opción del Tripulante, conforme el artículo 14.1, según la especialidad y nivel, que retribuye la actividad de los pilotos.

14.4 Pagas Extraordinarias.

La empresa abonará dos pagas extraordinarias, por importe de un salario base cada una y un Plus de responsabilidad de Comandante, en su caso, cada una, cuyo importe se prorrateará en las doce nóminas mensuales o se abonará en los meses de julio y diciembre, según opción del Tripulante, conforme el artículo 14.1.

14.5 Plus de Responsabilidad de Comandante.

Aquellos Pilotos a los que la Compañía, de acuerdo con las facultades que la Ley le confiere, designe para desempeñar el cargo de Comandante a bordo de sus aeronaves, en tanto permanezcan en el ejercicio de dicho cargo, percibirán el Plus de Responsabilidad de Comandante, de carácter mensual, en doce o catorce pagas según opción del Tripulante, conforme el artículo 14.1, y en la cantidad establecida en el anexo I.

14.6 Pluses de horas de vuelo.

Se define como hora de vuelo el tiempo de bloque comercial establecido por la Compañía para cada sector.

Será una cantidad especificada en el anexo I, según la especialidad y nivel, y se devengará multiplicada por el número de horas de vuelo mensual que realice el piloto.

14.7 Imaginaria.

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

14.8 Plus de compensación de variables en vacaciones.

Durante las vacaciones el piloto percibirá las cantidades establecidas por salario base, y Plus de Responsabilidad Comandante, en su caso, con el correspondiente

prorrateo de las pagas extraordinarias, si esa fuera la opción del piloto conforme al artículo 14.1, a lo que se añadirá, con el fin de compensar la no generación de variables durante dichos períodos, por cada día de vacaciones la cantidad establecida para este plus en el anexo I.

14.9 Plus compensación por cambios.

Será una cantidad especificada en el anexo I y se abonará según lo establecido en el artículo 11.5.

14.10 Plus cesión días libres (CDOFF).

Será una cantidad especificada en el anexo I y se abonará según lo establecido en el artículo 12.11.

14.11 Plus por día libre trabajado (WOFF).

Será una cantidad especificada en el anexo I y se abonará según lo establecido en el artículo 12.13.

14.12 Plus de *Open Time* (OT).

Será una cantidad especificada en el anexo I y se abonará según lo establecido en el artículo 12.12.

14.13 Vuelos en situación.

Será una cantidad especificada en el anexo I y se abonará según lo establecido en el artículo 12.7.

14.14 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.

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

TRE/SFE: El instructor percibirá por cada simulador impartido la cantidad fijada en anexo I.

TRI/SFI: El instructor percibirá por cada simulador impartido la cantidad fijada en anexo I.

Piloto Alta Experiencia (PAE): El instructor percibirá por cada hora de entrenamiento impartida la cantidad fijada en anexo I.

Instructor en Tierra (IET): El instructor percibirá por cada hora de entrenamiento programada la cantidad fijada en anexo I.

14.15 Bonus primer piloto 1C.

Se establece una paga anual, en la cantidad fijada en el anexo I, que se abonará a los pilotos de la especialidad de Primeros Pilotos que alcancen el nivel económico 1C. Se devengará por cada año completo de permanencia en el nivel 1C de Primeros Pilotos y se abonará en la nómina del mes siguiente al que se cumpla el año de permanencia. El año en que el piloto cause baja en la Compañía por jubilación se abonará la parte proporcional de dicho bonus.

14.16 Dietas.

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

Están especificadas en el anexo I, y será una cantidad variable que se devengará multiplicada por el número de días a que tenga derecho un piloto según el presente convenio.

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

Se devengará una dieta normal según las siguientes reglas:

– Caso 1: Los días de vuelo, se devengará una dieta. En ningún caso un servicio de vuelo que comienza y acaba en base operativa y no comprende pernoctas fuera de base operativa dará derecho al devengo de más de una dieta, aunque exista cambio de fecha natural durante la realización del mismo.

– Caso 2: Los días de permanencia íntegra fuera de base operativa, se devengará una dieta.

– Caso 3: Los días en que se realicen vuelos de situación, se devengará una dieta.

– Caso 4: Los días en que el piloto asista como alumno, presencialmente, a un curso de formación periódica o a la realización de simuladores que le hayan sido programados por la Compañía, se devengará una dieta.

– Caso 5: Por la impartición de cursos teóricos en tierra, como instructor:

- Los días en que el piloto imparta el curso, se devengará una dieta.
- Los días que el piloto emplee para la preparación previa del curso, con un máximo de un día por curso, se devengará una dieta.

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

14.17 Media de la flota.

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

14.18 Revisión salarial.

Las Tablas salariales de aplicación desde el 1 de julio de 2023 son las que figuran en el anexo I Tablas SALARIALES IBERIA EXPRESS. Si el EBIT/INGRESOS de Iberia Express correspondiente al año 2022 arrojase un valor conforme a la tabla de incrementos consolidados del apartado 14.18 superior al 2 %, se publicarán unas nuevas tablas aplicables desde el 1 de julio de 2023, resultado de aplicar sobre las del anexo I el porcentaje en exceso sobre el 2 %.

En compensación del período del 1 de enero al 30 de junio de 2023, los pilotos que se encuentren de alta a la fecha de ratificación de este convenio por el colectivo de pilotos recibirán una paga en la cuantía resultante de la diferencia entre el salario bruto percibido por el piloto en este período, descontando los bonus de puntualidad, objetivos y trianual abonados, y lo que hubiera percibido de aplicarse, en dicho periodo, las nuevas tablas salariales efectivas a 1 de julio de 2023 disminuidas un 2 %. Dicha paga se abonará en la nómina posterior a la ratificación del convenio por el colectivo de Pilotos.

Para los siguientes años de vigencia pactada del convenio, esto es, 2024, 2025 y 2026, con efectos de 1 de julio de cada uno de ellos, se acuerda una revisión salarial conforme a lo establecido en los artículos 14.19, 14.20 y 14.21.

14.19 Incremento Consolidado:

Para los años 2024, 2025 y 2026, con efectos 1 de julio de cada año, se procederá, en su caso, a un incremento salarial consolidado de acuerdo con la siguiente escala referenciada al margen de EBIT/INGRESOS de Iberia Express correspondiente al año anterior, en cada uno de los años. Es decir, en el año 2024 se considerará el margen de

EBIT del año 2023, en el año 2025 el margen de EBIT del año 2024 y en el año 2026 el margen de EBIT del año 2025.

| Margen EBIT* | Consolidado |
|--------------|-------------|
| <2 % | 0,50 % |
| 2%<-4 % | 1,00 % |
| 4%<-6 % | 1,25 % |
| 6%<-8 % | 1,50 % |
| 8%<-10 % | 1,75 % |
| 10 %<-13 % | 2,00 % |
| 13 %<-15 % | 2,25 % |
| 15 %<-17 % | 2,50 % |
| ≥17 % | 2,75 % |

(*) Margen calculado según PGC español.

Los incrementos consolidados que, en su caso, corresponda aplicar en los años 2024, 2025 y 2026, se realizarán en el mes de julio del año correspondiente, actualizándose las Tablas con el incremento consolidado para el año siguiente.

El incremento para el año 2024 se aplicará, en su caso, sobre todos los conceptos de la Tabla Consolidada 2023. La Tabla resultante será la Tabla Consolidada 2024.

El incremento para el año 2025, se aplicará, en su caso, sobre todos los conceptos de la Tabla Consolidada 2024. La Tabla resultante será la Tabla Consolidada 2025.

El incremento para el año 2026, se aplicará, en su caso, sobre todos los conceptos de la Tabla Consolidada 2025. La Tabla resultante será la Tabla Consolidada 2026, excepto si aplica incremento adicional de acuerdo al punto 14.20.

Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, de no haber conseguido la suscripción de un nuevo convenio, durante el año 2027 exclusivamente se aplicará una revisión salarial consolidada en los mismos términos pactados para los años 2024, 2025 y 2026.

14.20 Pago no Consolidado.

El pago no consolidado del año 2023 se devengará según el margen de EBIT/Ingresos de Iberia Express correspondiente al año 2022, en los porcentajes que resulten de la aplicación de la tabla del margen sobre EBIT del 1.º Convenio Colectivo. El importe del pago no consolidado de 2023 se calculará respecto de la retribución íntegra del empleado del año 2022, sin que forme parte de la base de cálculo el salario no consolidado, los bonus de puntualidad, objetivos y trianual abonados en este año. El pago no consolidado del año 2023 se abonará en la nómina siguiente a la fecha de ratificación de este Convenio Colectivo por el Colectivo de Pilotos.

El pago no consolidado de los años 2024 a 2026 se devengará según el margen de EBIT/Ingresos de Iberia Express correspondiente al año anterior, en los porcentajes que resulten de la aplicación de la siguiente tabla. Es decir, para el pago no consolidado del año 2024 se considerará el MARGEN EBIT del año 2023, para el pago no consolidado del año 2025 el MARGEN EBIT del año 2024 y para el pago no consolidado del año 2026 el MARGEN EBIT del año 2025.

| Margen EBIT* | No consolidado |
|--------------|----------------|
| <2 % | 0,50 % |

(*) Margen calculado según PGC español.

| Margen EBIT* | No consolidado |
|--------------|----------------|
| 2%-<4 % | 1,00 % |
| 4%-<6 % | 1,25 % |
| 6%-<8 % | 1,75 % |
| 8%-<10 % | 2,00 % |
| 10 %-<13 % | 2,25 % |
| 13 %-<15 % | 2,50 % |
| 15 %-<17 % | 2,75 % |
| ≥17 % | 3,00 % |

(*) Margen calculado según PGC español.

Para los años 2024, 2025 y 2026, el pago no consolidado se calculará respecto de la retribución íntegra del empleado del año inmediatamente anterior, computando exclusivamente los conceptos y cuantías que se hayan devengado por las tablas del anexo I de este convenio, y se devengará según las siguientes condiciones:

- Para devengar el pago no consolidado será requisito necesario que la puntualidad cota 15 de salida del piloto sea igual o superior al 87 % del año anterior.
- Si la puntualidad es mayor o igual al 87 %, pero menor del 90 % se devengará el 50 % del pago no consolidado.
- Si la puntualidad es mayor o igual al 90 %, se devengará el 100 % del pago no consolidado.

No obstante, para el devengo del pago no consolidado del año 2023 no se requerirá el cumplimiento de este requisito. Asimismo, para el devengo del pago no consolidado del año 2024 este requisito de puntualidad deberá cumplirse durante el periodo de julio de 2023 a diciembre de 2023.

Finalizada la vigencia pactada para el presente convenio, de no haber conseguido la suscripción de un nuevo convenio, durante el año 2027 exclusivamente se aplicará lo previsto en esta disposición respecto al pago no consolidado, en los mismos términos pactados para los años 2024, 2025 y 2026.

14.21 Plan Compensación IPC.

Con el fin de garantizar la capacidad adquisitiva de las retribuciones pactadas en el convenio, se establece una garantía que cubre frente a subidas del IPC durante los años 2023, 2024 y 2025 y que toma como referencia el periodo comprendido del año 2022 al año 2025.

El procedimiento es el siguiente:

- Primero se determina el IPC acumulado en el periodo 22-25.
- Después se suman los incrementos aplicados para el cálculo de las tablas consolidadas de los años 23, 24 y 25 y al valor resultante, se le suma 5,7 %. A este valor se le llamará incremento consolidado acumulado del periodo 22-25.
- Si el IPC acumulado correspondiente a los años 2022 a 2025 es superior al incremento consolidado acumulado del periodo 22-25 y la rentabilidad media de Iberia Express (EBIT/INGRESOS) durante ese período es igual o superior al 7 %, se realizará un incremento salarial consolidado adicional en el cálculo de las tablas consolidadas del año 2026.

– El incremento consolidado adicional a las tablas consolidadas del 2026 se realiza, conforme a la siguiente tabla:

| % IPC acumulado 2022-2025 | % de la diferencia por tramo del IPC acumulado 2022-2025 menos el incremento consolidado acumulado 2022-2025 |
|---------------------------|--|
| Hasta el 13,5 | 100 |
| >13,5-16 | 50 |
| >16-20 | 25 |
| >20 | 0 |

El cálculo de la tabla consolidada 2026 se realizará por tanto de la siguiente manera. Primero, se sumarán el incremento adicional resultante del procedimiento anterior, si lo hubiere, y el incremento resultante de las tablas definidos en el apartado 14.18., si lo hubiere. La suma de ambos porcentajes se aplicará sobre la Tabla Consolidada 2025, dando como resultado la Tabla Consolidada 2026.

Adicionalmente, en caso de que el IPC acumulado en el periodo 22-25 sea superior al incremento consolidado acumulado realizado en ese periodo y el EBIT/Ingresos de Iberia Express durante ese periodo sea igual o superior al 7 %, en Julio del año 2026 se realizará un pago único, que se calculará aplicando el porcentaje resultante de la Tabla reflejada anteriormente, al salario íntegro percibido por el Piloto en 2025 sin que forme parte de la base de cálculo el pago no consolidado percibido en dicho año.

Las previsiones contenidas en este apartado serán aplicables, exclusivamente, para el ejercicio de 2026, en los términos indicados.

Ejemplos: Para la mejor comprensión de la forma de cálculo y funcionamiento del modelo, a continuación, se incluyen dos ejemplos.

En ambos escenarios se asume un IPC acumulado del periodo 2022-2025 del 17 %.
Escenario 1:

| Escenario 1 | Incremento | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Acumulado |
|-------------|-------------|------|------|------|------|-----------|
| | Consolidado | 5,7 | 2,0 | 1,75 | 1,5 | 10,95 |

Escenario 2:

| Escenario 2 | Incremento | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | Acumulado |
|-------------|-------------|------|------|------|------|-----------|
| | Consolidado | 5,7 | 2,5 | 2,75 | 2,75 | 13,7 |

El incremento consolidado adicional que se obtendría en ambos casos, siempre que la rentabilidad media de Iberia Express (EBIT/INGRESOS) durante ese período sea igual o superior al 7 %, sería:

Escenario 1:

| IPC acumulado | 17 | Escenario 1 | | | | Garantía |
|---------------|-------------|-------------|-------|------------|-------|----------|
| INC acumulado | 10,95 | | | | | |
| Diferencia | 6,05 | Tramo | | Diferencia | % | |
| Tramo 1 | < 13,5 | 13,5 | 10,95 | 2,55 | 100 % | 2,55 |
| Tramo 2 | > 13,5 < 16 | 16 | 13,5 | 2,50 | 50 % | 1,25 |

| | | | | | | |
|-----------------|-----------|----|----|------|------|------|
| Tramo 3 | > 16 < 20 | 17 | 16 | 1,00 | 25 % | 0,25 |
| Compensación 26 | 4,05 | | | | | |

Escenario 2:

| | | | | | | |
|-----------------|-------------|-------------|------|------------|-------|----------|
| IPC acumulado | 17 | Escenario 2 | | | | Garantía |
| INC acumulado | 13,7 | | | | | |
| Diferencia | 3,3 | Tramo | | Diferencia | % | |
| Tramo 1 | < 13,5 | 13,5 | 13,7 | -0,2 | 100 % | -0,2 |
| Tramo 2 | > 13,5 < 16 | 16 | 13,5 | 2,50 | 50 % | 1,25 |
| Tramo 3 | > 16 < 20 | 17 | 16 | 1,00 | 25 % | 0,25 |
| Compensación 26 | 1,3 | | | | | |

En el escenario 1, si se cumplen las condiciones, para el cálculo de las tablas consolidadas 2026, se sumará 4,05 al porcentaje obtenido de la aplicación del artículo 14.18. Además, se hará un pago único compensatorio resultado del multiplicar el salario íntegro percibido en 2025, excluyendo el pago no consolidado, por 4,05 %.

En el escenario 2, si se cumplen las condiciones, para el cálculo de las tablas consolidadas 2026, se sumará 1,3 al porcentaje obtenido de la aplicación del artículo 14.18. Además, se hará un pago único compensatorio resultado del multiplicar el salario íntegro percibido en 2025, excluyendo el pago no consolidado, por 1,3 %.

En ningún caso el piloto deberá devolver retribuciones ya percibidas por la aplicación de este Plan de Compensación.

El pago no consolidado de los años 2024 al 2026 se realizará en la nómina del mes de julio.

14.22 Disposición final.

Se acuerda que aquellos pilotos que a la entrada en vigor de este convenio hubieren devengado alguna cantidad por lo dispuesto en el artículo 14.10. Bonus Triannual Primer Piloto nivel 1 del I Convenio, sin que se hubiere realizado pago del Bonus por no haber completado los 36 meses de permanencia exigibles, recibirán una paga no consolidable por una sola vez por importe de la parte proporcional devengada hasta el 1 de enero de 2023. Esta paga se abonará en la nómina siguiente a la fecha de ratificación de este Convenio Colectivo por el Colectivo de Pilotos.

Asimismo, a aquellos pilotos que hubieran percibido alguna cantidad por lo dispuesto en el artículo 14.10. Bonus Triannual Primer Piloto nivel 1 del I Convenio durante el año 2023, se les deducirá la parte proporcional de dicho bonus conforme a lo establecido en el artículo 14.18.

15. Beneficios sociales

15.1 Seguros.

La Compañía contratará y asumirá el coste de un seguro que cubra las contingencias de Pérdida de Licencia, Incapacidad Permanente (Total, Absoluta o Gran Invalidez) o Fallecimiento, con un capital asegurado de 300.000,00 euros. El capital se devengará por la concurrencia de cualquiera de las contingencias cubiertas, sin que, una vez liquidada una de las prestaciones, quepa abono alguno de acontecer cualquier otra contingencia cubierta.

Asimismo, la Compañía contratará y asumirá el coste de un seguro médico para el piloto. La comisión de seguimiento, por acuerdo, podrá modificar la compañía

aseguradora si no cumple con los requerimientos de los seguros regulados en este artículo.

Estos seguros se contratarán con efectos 1 de enero de 2024 para todos aquellos pilotos que a esa fecha lleven de alta en la Compañía como Piloto un mínimo de seis meses. Para el resto de pilotos los seguros se contratarán con efectos desde el día 1 del mes siguiente a aquel en que el piloto cumpla seis meses de alta en la Compañía.

15.2 Complementos en situación de Incapacidad Temporal.

1. Para aquellos procesos de Incapacidad Temporal (IT) derivados de accidente laboral, el trabajador percibirá, a cargo exclusivo de la empresa, un complemento a su prestación de Seguridad Social que le garantice la percepción del 100 % de su salario base y Plus de Responsabilidad de Comandante, en su caso, o el 100 % de su Base reguladora de IT, lo que sea más alto, durante todo el tiempo que dure el proceso de IT.

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

- En el primer proceso de IT del año natural, a partir del primer día el 100 % de la Base Reguladora de la prestación de I.T.
- En los siguientes procesos de IT del año natural, desde el cuarto día el 100 % de la Base Reguladora de la prestación de I.T.

15.3 Complementos durante la situación de suspensión de contrato por nacimiento y cuidado del menor, riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia.

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

15.4 Pérdida de licencia.

Los pilotos, con una antigüedad mínima de cinco años en Iberia Express, que pierdan definitiva o temporalmente su licencia comercial por motivos médicos, una vez hayan agotado las prestaciones por I.T. o en el caso de que no se reconociera prestación por I.T. una vez solicitada por el piloto, pasarán a prestar servicios en tierra, en el puesto más idóneo a sus aptitudes técnicas entre las vacantes existentes en la Compañía de las posiciones que se pactarán entre Compañía y las Secciones Sindicales. Por ejemplo:

- Instructor en tierra.
- TRI/SFI y TRE/SFE.
- Oficina Técnica y Flota.
- Seguridad en Vuelo.
- Apoyo a Departamentos (OPS Tierra, OPS Vuelo, RRHH, Mantenimiento, Calidad, IOSA, etc).
- Cualquier otra posición que sea consensuada por las partes.

El piloto vendrá obligado, en ambos casos (pérdida temporal y pérdida definitiva), a suscribir una novación contractual, por la que sus condiciones salariales dejarán de establecerse por el Convenio Colectivo y pasarán a ser el 60 % de los conceptos fijos de su nivel salarial, más el Plus de Comandante, en su caso, en el momento de la pérdida de licencia, sin posibilidad de revisión, con un mínimo de 28.000,00 euros anuales para segundos pilotos y 40.000,00 euros anuales para primeros pilotos, más la retribución variable que se establezca para la posición que ocupe. En caso de realizar otras tareas diferentes al puesto que ocupe se retribuirán de acuerdo a lo contemplado en las retribuciones del CC al que correspondan dichas tareas. En el caso de que el cese

definitivo en vuelo se deba a un accidente de trabajo o enfermedad profesional, los conceptos fijos serán del 100 % en vez del 60 %.

La empresa ofrecerá al piloto la realización del Curso de SFI con cargo de la compañía. La realización de este curso no supondrá derecho automático a ocupar posición de SFI, que siempre dependerá de las necesidades de la Compañía y la adecuación del perfil del piloto a dicho puesto. Los simuladores realizados que el trabajador imparta para la compañía devengarán la cuantía contemplada en este CC.

En las pérdidas temporales, en el momento que cesen las causas que dieron lugar al cambio de puesto de trabajo finalizará la novación contractual y el piloto volverá a reintegrarse al servicio activo en vuelo en su categoría y nivel anterior, recuperando las condiciones establecidas en este convenio. El tiempo permanecido en esta situación no contará a efectos de progresión de nivel.

Sin perjuicio de todo lo anterior, en caso de que el piloto no esté interesado en la novación o cuando no exista posición adecuada a la aptitud técnica del piloto, la empresa le ofrecerá permanecer en plantilla durante un periodo máximo de un año desde la fecha de la pérdida de licencia, manteniendo su retribución por los conceptos de salario base, con el correspondiente prorrateo de las pagas extraordinarias, y Plus de Responsabilidad de Comandante, en su caso, extinguiéndose su contrato a la finalización del año sin derecho a indemnización alguna. En caso de que el piloto tampoco acepte este ofrecimiento, la Compañía se verá obligada a extinguir la relación laboral por ineptitud sobrevenida, percibiendo el piloto una indemnización 25 días de salario por año de servicio.

15.5 Retribución flexible.

La empresa asume el compromiso de poner a disposición del colectivo una herramienta/plataforma digital para la elección de productos, a los que, conforme a la política de la compañía, puede optar en concepto de retribución en especie, dentro del marco y los límites de la legislación fiscal vigente en cada momento.

16. Política de billetes gratuitos y con descuento

16.1 Beneficios de vuelos.

Los pilotos y sus beneficiarios tendrán derecho a disfrutar de billetes para vuelos de «Iberia Express». A los billetes se aplicará la política general de la compañía, que será de aplicación siempre que mejore los beneficios recogidos por este convenio.

El uso de billetes se considera retribución en especie y serán por cuenta del empleado las retenciones a cuenta de acuerdo con los criterios de valoración que en cada momento se determinen por la legislación vigente. El pago de las tasas será siempre con cargo del empleado. La Compañía informará de los billetes cuyo uso ha supuesto la imputación de retribución en especie.

Billetes sin asiento reservado (*Standby*), el billete *Standby* se caracteriza por que no confirma la plaza en el vuelo solicitado, es decir que solo se podría viajar si quedan plazas disponibles en dicho vuelo.

Los pilotos podrán designar una de las siguientes opciones:

- a) Beneficiarios de libre elección: Hasta 5 beneficiarios.
- b) Beneficiarios familia de más de 5 miembros: Si el cónyuge o pareja legalmente reconocida e hijos, superasen los 5 miembros, tendrá derecho a incluirlos a todos como beneficiarios de los billetes.

Adicionalmente cada piloto tendrá acceso a billetes *Standby* de «Iberia Express», hasta un máximo de 20 segmentos año totales de libre disposición.

Los billetes en *Standby* solo pueden disfrutarse mientras se es empleado de la Compañía, salvo los pilotos que causen baja en la Compañía por pase a la situación de

jubilación o a la de incapacidad permanente. Las personas que dejen la compañía, salvo por estas causas, perderán todos sus derechos sobre los *Standby* pendientes.

La compañía se reserva el derecho de limitar días y vuelos según disponibilidad, con el objetivo de equilibrar este beneficio con las oportunidades reales de venta de billetes.

Los pilotos tendrán derecho a disfrutar de billetes en clase Business sin plaza confirmada para vuelos de Iberia Express. Este derecho iniciará su vigencia el 1 de enero de 2024.

El uso incorrecto de los Beneficios de Vuelos y/o el comportamiento inadecuado ante los agentes de los aeropuertos, tanto del piloto como de sus beneficiarios, podrán dar lugar a la retirada del beneficio por un período de hasta 5 años con independencia de su sanción de régimen disciplinario.

Los beneficiarios de los billetes deberán ser declarados cada año, y solo entre los días 1 y 31 de enero de cada año se podrá modificar la lista de beneficiarios para el año en curso, y no estarán permitidas variaciones en los mismos.

Para aquellos pilotos que causen baja en la Compañía por pase a la situación de jubilación o a la de incapacidad permanente, tendrán derechos a disfrutar de billetes para vuelos de «Iberia Express» en las siguientes condiciones.

- 10 segmentos anuales en plaza confirmada; y
- 20 en segmentos anuales en *Standby*.
- Una vez al año podrá designar hasta dos beneficiarios de libre elección.

16.2 Responsabilidades.

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

Todos los pilotos se harán responsables de comunicar las condiciones de las reservas y de sus peculiaridades a las personas que hagan uso de sus billetes y responderán personalmente ante la compañía de las incidencias provocadas tanto por él como por sus beneficiarios.

17. Plan de Igualdad

La empresa dispone de un Plan de Igualdad único para todos los colectivos de la empresa y que es de directa aplicación al colectivo de Pilotos.

A tal efecto, está constituida una comisión paritaria de igualdad formada por un representante de cada colectivo de la compañía designado por sus representantes legales.

18. Flight Data Monitoring

A la firma de este convenio, se reconoce el protocolo en vigor «procedimiento para el funcionamiento de análisis de los datos de vuelo» firmado por todos los pilotos a su ingreso en Iberia Express, requerido y aprobado AESA, como un instrumento eficaz para la mejora de la seguridad operacional.

En el plazo de tres meses se constituirá una comisión de seguimiento del programa FDM que estará formada por 2 (dos) representantes por la parte de la empresa y (dos) 2 por parte de la representación de pilotos. En dicha comisión se informará del funcionamiento del programa, indicadores de seguridad, así como de las acciones se están llevando dentro del programa.

Dicha comisión se reunirá un mínimo de dos veces al año en los meses de septiembre y marzo. Adicionalmente, dicha comisión será convocada con carácter extraordinario siempre que una de las dos partes lo requiera.

Disposición adicional única.

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

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

ANEXO I

Tablas salariales Iberia Express

12 pagas

| Primeros Pilotos | Unidad | Cantidad | | | | | | | |
|--|--------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | Nivel 1C | Nivel 1B | Nivel 1A | Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 | Nivel 4 | Nivel 5 |
| Salario Base anual*. | €/año | 110.000,00 | 110.000,00 | 105.000,00 | 95.000,00 | 83.000,00 | 72.000,00 | 62.000,00 | 55.000,00 |
| Plus de Responsabilidad de Comandante anual*. | €/año | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 |
| Bonus Primer piloto. | €/año | 9.000,00 | | | | | | | |
| Salario Base Mensual. | €/mes | 9.166,67 | 9.166,67 | 8.750,00 | 7.916,67 | 6.916,67 | 6.000,00 | 5.166,67 | 4.583,33 |
| Plus de Responsabilidad de Comandante mensual. | €/mes | 1.166,67 | 1.166,67 | 1.166,67 | 1.166,67 | 1.166,67 | 1.166,67 | 1.166,67 | 1.166,67 |
| Total Salario Bruto mensual. | €/mes | 10.333,33 | 10.333,33 | 9.916,67 | 9.083,33 | 8.083,33 | 7.166,67 | 6.333,33 | 5.750,00 |

* Incluye prorrateo de pago extra.

14 pagas

| Primeros Pilotos | Unidad | Cantidad | | | | | | | |
|---|--------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | Nivel 1C | Nivel 1B | Nivel 1A | Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 | Nivel 4 | Nivel 5 |
| Salario Base anual. | €/año | 110.000,00 | 110.000,00 | 105.000,00 | 95.000,00 | 83.000,00 | 72.000,00 | 62.000,00 | 55.000,00 |
| Plus de Responsabilidad de Comandante anual. | €/año | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 | 14.000,00 |
| Bonus Primer piloto. | €/año | 9.000,00 | | | | | | | |
| Salario Base Mensual*. | €/año | 7.857,14 | 7.857,14 | 7.500,00 | 6.785,71 | 5.928,57 | 5.142,86 | 4.428,57 | 3.928,57 |
| Plus de Responsabilidad de Comandante mensual*. | €/año | 1.000,00 | 1.000,00 | 1.000,00 | 1.000,00 | 1.000,00 | 1.000,00 | 1.000,00 | 1.000,00 |
| Total Salario Bruto mensual. | €/año | 8.857,14 | 8.857,14 | 8.500,00 | 7.785,71 | 6.928,57 | 6.142,86 | 5.428,57 | 4.928,57 |

*No incluye prorrateo de pagas extras.

| Conceptos de Retribuciones Variables | Unidad | Cantidad | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------------|----------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | Nivel 1C | Nivel 1B | Nivel 1A | Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 | Nivel 4 | Nivel 5 |
| Plus Horas de vuelo. | €/hora vuelo | 53,00 | 53,00 | 53,00 | 53,00 | 48,00 | 44,00 | 40,00 | 36,00 |
| Compensación de vacaciones. | €/día | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 95,00 | 90,00 | 85,00 | 75,00 |

| Conceptos de Retribuciones Variables | Unidad | Cantidad | | | | | | | |
|---|-------------|----------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | Nivel 1C | Nivel 1B | Nivel 1A | Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 | Nivel 4 | Nivel 5 |
| Imaginaria. | €/día | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 |
| Día libre cedido (CDOFF). | €/día | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 |
| Open Time (OT). | €/día | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 |
| Día libre trabajado (WOFF). | €/día | 600,00 | 600,00 | 600,00 | 600,00 | 600,00 | 600,00 | 600,00 | 600,00 |
| Compensación por cambios D-2 (3º y 4º). | €/cambio | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 |
| Compensación por cambios D-2 (5º). | €/cambio | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| Compensación por cambios D-2 >=(6º). | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Compensación por cambios D-2 Si genera Pernocta (máx 3). | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Compensación por cambios D-1 <90´. | €/cambio | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 |
| Compensación por cambios D-1 >90´. | €/cambio | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 |
| Compensación por cambios D-1 Si implica Pernocta no programada. | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Cambio servicio en ejecución. | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Cambio servicio en ejecución con pernocta. | €/cambio | 250,00 | 250,00 | 250,00 | 250,00 | 250,00 | 250,00 | 250,00 | 250,00 |
| Vuelos en situación. | €/situación | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 | 70,00 |

| Conceptos de Compensaciones | Unidad | Cantidad |
|---|--------|----------|
| Dieta Nacional. | €/día | 51,01 |
| Dieta Internacional. | €/día | 91,81 |
| Dieta Nacional con Pernocta. | €/día | 76,51 |
| Dieta Internacional con Pernocta. | €/día | 117,77 |
| Dieta de Formación periódica en Oficina y en Simulador. | €/día | 58,73 |
| Dieta de Instructor en Tierra. | €/día | 105,72 |
| Dieta de Preparación curso Instructor. | €/día | 58,73 |

| Conceptos de Retribución Variables por cargo | Unidad | Cantidad |
|--|--------------------|----------|
| TRE / SFE. | €/simulador | 646,05 |
| TRI / SFI. | €/simulador | 440,49 |
| PAE (Piloto de Alta Experiencia). | €/hora Instrucción | 35,24 |
| Instructor en Tierra (IET). | €/hora Instrucción | 29,37 |

12 pagas

| Segundos Pilotos | Unidad | Cantidad | | | | | | | |
|-------------------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | Nivel 1B | Nivel 1A | Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 | Nivel 4 | Nivel 5A | Nivel 5 |
| Salario Base anual. | €/año | 52.200,00 | 48.000,00 | 43.500,00 | 35.000,00 | 28.000,00 | 23.500,00 | 20.000,00 | 17.000,00 |
| Salario Base mensual *. | €/mes | 4.350,00 | 4.000,00 | 3.625,00 | 2.916,67 | 2.333,33 | 1.958,33 | 1.666,67 | 1.416,67 |

14 pagas

| Segundos Pilotos | Unidad | Cantidad | | | | | | | |
|-------------------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | Nivel 1B | Nivel 1A | Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 | Nivel 4 | Nivel 5A | Nivel 5 |
| Salario Base anual. | €/año | 52.200,00 | 48.000,00 | 43.500,00 | 35.000,00 | 28.000,00 | 23.500,00 | 20.000,00 | 17.000,00 |
| Salario Base mensual *. | €/mes | 3.728,57 | 3.428,57 | 3.107,14 | 2.500,00 | 2.000,00 | 1.678,57 | 1.428,57 | 1.214,29 |

| Conceptos de Retribuciones Variables | Unidad | Cantidad | | | | | | | |
|---|--------------|----------|----------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|
| | | Nivel 1B | Nivel 1A | Nivel 1 | Nivel 2 | Nivel 3 | Nivel 4 | Nivel 5A | Nivel 5 |
| Plus Horas de vuelo. | €/hora vuelo | 15,50 | 15,50 | 15,50 | 13,50 | 12,00 | 9,00 | 7,00 | 7,00 |
| Compensación de vacaciones. | €/día | 65,00 | 65,00 | 65,00 | 58,00 | 54,00 | 50,00 | 45,00 | 45,00 |
| Imaginaria. | €/día | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 |
| Día libre cedido (CDOFF). | €/día | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Open Time (OT). | €/día | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Día libre trabajado (WOFF). | €/día | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 | 400,00 |
| Compensación por cambios D-2 (3º y 4º). | €/cambio | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 | 60,00 |
| Compensación por cambios D-2 (5º). | €/cambio | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |
| Compensación por cambios D-2 >=(6º). | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Compensación por cambios D-2 Si genera Pernocta (máx 3). | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Compensación por cambios D-1 <90´. | €/cambio | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 | 102,01 |
| Compensación por cambios D-1 >90´. | €/cambio | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 |
| Compensación por cambios D-1 Si implica Pernocta no programada. | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Cambio servicio en ejecución. | €/cambio | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 | 150,00 |
| Cambio servicio en ejecución con pernocta. | €/cambio | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 | 200,00 |
| Vuelos en situación. | €/situación | 35,00 | 35,00 | 35,00 | 35,00 | 35,00 | 35,00 | 35,00 | 35,00 |

| Conceptos de Compensaciones | Unidad | Cantidad |
|---|--------|----------|
| Dieta Nacional. | €/día | 51,01 |
| Dieta Internacional. | €/día | 91,81 |
| Dieta Nacional con Pernocta. | €/día | 76,51 |
| Dieta Internacional con Pernocta. | €/día | 117,77 |
| Dieta de Formación periódica en Oficina y en Simulador. | €/día | 58,73 |
| Dieta de Instructor en Tierra. | €/día | 105,72 |
| Dieta de Preparación curso Instructor. | €/día | 58,73 |

| Conceptos de Retribución Variables por cargo | Unidad | Cantidad |
|--|-------------|----------|
| TRE / SFE. | €/simulador | 646,05 |
| TRI / SFI. | €/simulador | 440,49 |

| Conceptos de Retribución Variables por cargo | Unidad | Cantidad |
|--|--------------------|----------|
| PAE (Piloto de Alta Experiencia). | €/hora Instrucción | 35,24 |
| Instructor en Tierra (IET). | €/hora Instrucción | 29,37 |