

I. COMUNIDAD DE MADRID**D) Anuncios****Consejería de Economía, Empleo y Competitividad**

- 29** *RESOLUCIÓN de 19 de noviembre de 2019, de la Dirección General de Trabajo de la Consejería de Economía, Empleo y Competitividad, sobre registro, depósito y publicación del acta de 4 de julio de 2018, de la comisión negociadora por la que acuerda modificar diversos artículos del convenio colectivo de la empresa Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S. A. U., y sus tripulantes pilotos (código número 28100140012015).*

Examinada el acta de la comisión negociadora del convenio colectivo de la empresa Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S. A. U., y sus tripulantes pilotos, de 4 de julio de 2018, por la que acuerda modificar diversos artículos del mencionado convenio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.1 del Real Decreto 713/2010, de 28 de mayo, sobre Registro y Depósito de Convenios y Acuerdos Colectivos de Trabajo; en el artículo 90.2 y 3 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y con el artículo 6 del Decreto 52/2019, de 19 de agosto, de la Presidenta de la Comunidad de Madrid, por el que se establece el número y denominación de las Consejerías de la Comunidad de Madrid, en relación con el artículo 5 del Decreto 73/2019 de 27 de agosto, del Consejo de Gobierno por el que se modifica la estructura orgánica de las Consejerías de la Comunidad de Madrid, y con el artículo 13 del Decreto 287/2019, de 12 de noviembre, del Consejo de Gobierno por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Empleo y Competitividad, esta Dirección General

RESUELVE

1. Inscribir el acta de 4 de julio de 2018 en el Registro Especial de Convenios Colectivos de esta Dirección y proceder al correspondiente depósito en este Organismo.
2. Disponer la publicación del presente Anexo, obligatoria y gratuita, en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Madrid, a 19 de noviembre de 2019.—La Directora General de Trabajo, María de Mingo Corral.

**ACTA DE ACUERDO DE LA COMISIÓN NEGOCIADORA
DEL I CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA COMPAÑÍA OPERADORA
DE CORTO Y MEDIO RADIO IBERIA EXPRESS, S. A. U.,
Y SUS TRIPULANTES PILOTOS**

En Madrid, a 4 de julio de 2018, se reúnen las personas que a continuación se relacionan, en la representación que respectivamente ostentan.

De una parte, en representación de los trabajadores, como miembros de la Sección Sindical de UPPA en Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S. A. U.:

- D. Carlos Biosca González.
- D. Antonio R. Eiroa Lázaro.
- D. David Galván García.
- D. Jorge Gárate Dorado.
- D. Carlos Muñoz Parrondo.

Actúan todos ellos como miembros de la Sección Sindical UPPA, designada como representante del colectivo de Tripulantes Pilotos, según decisión adoptada por el Colectivo de Pilotos en Asamblea celebrada los pasados días 17, 18 y 19 de marzo de 2014, como representantes exclusivos del colectivo de Pilotos para la negociación del I Convenio Colectivo entre Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S.A.U., y sus Tripulantes Pilotos.

De otra, en representación de la empresa Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S. A. U.:

- D. Carlos Gómez Suárez.
- D. Fausto Camarero Barbero.
- D. Jesús Hernández Agustín.
- D. Eugenio Puig Blasco.

Los asistentes, en la representación que ostentan, integran la Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo de la empresa Compañía Operadora de Corto y Medio Radio Iberia Express, S. A. U. y sus Tripulantes Pilotos y, como tal,

EXPONEN

Primero

Que el artículo 14.15 del I Convenio establece el compromiso de negociar, desde el 1 de marzo de 2017 y en el seno de esta Comisión Negociadora, la revisión económica del Convenio, en los términos allí previstos.

Segundo

Que dicha negociación se inició el pasado 12 de abril de 2017, habiéndose realizado numerosas reuniones.

Tercero

Que, asimismo y de forma coincidente en el tiempo, en el seno de la Comisión de Seguimiento del I Convenio, se han venido analizando una serie de cuestiones que han surgido en la aplicación del Convenio a los cambios tanto en la operativa, como en el colectivo de pilotos, constatándose que es preciso regular cuestiones no contempladas en el redactado del I Convenio.

Cuarto

Que de acuerdo con el “Business Plan” de Compañía para el periodo 2018-2022, es imprescindible un marco estable para la consecución de los objetivos previstos.

Quinto

Que el artículo 1.3 del I Convenio, faculta a las partes firmantes para, mediante acuerdo, renegociar el texto del mismo, en todo o en parte, y adaptarlo a nuevas circunstancias.

Sexto

Que en ejercicio de ambas facultades, la Comisión Negociadora ha llegado al siguiente.

ACUERDO

Primero

Que, en virtud de los compromisos adquiridos, y en uso de la facultad establecida en el artículo 1.3 in fine, las partes acuerdan la modificación de los artículos 1.3, 3.3, 3.4, 4.11, 11.2, 11.4, 11.5, 11.6, 11.7, 11.9, 12.7, 12.8, 12.12, 14.8, 14.11, 14.15, 15.2, Anexo I y Anexo II. Se crea el 5.14 y una Disposición Adicional que quedarán redactados de la siguiente forma:

“1.3. **Ámbito temporal y denuncia.**

Una vez registrado por la Autoridad Laboral, el presente Convenio entrará en vigor desde el 1 de julio de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2022 excepto lo siguiente:

El concepto Plus compensación de variables en vacaciones, solo a efectos económicos, tendrá efectos retroactivos desde el 1 de Enero de 2014. El abono de atrasos por este concepto se realizará en la nómina de julio de 2014.

Los capítulos 11 y 12, Programación y Régimen de Trabajo y Descanso, iniciarán su vigencia el día 1 de agosto de 2014. El nuevo sistema de petición y adquisición de vacacio-

nes estará disponible para la puja el 1 de octubre de 2014, computándose para ello las puntuaciones por las vacaciones de 2013 y 2014. Así mismo el sistema de oferta de vuelos por días libres y la webtri estará en servicio para el 1 de noviembre de 2014.

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 2022.

Por acuerdo entre la Dirección de la Empresa y la Sección Sindical de UPPA en la Empresa, como firmantes de 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”.

“3.3. Escalafón técnico.

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

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

Los segundos pilotos, de nuevo ingreso a partir de la fecha de la firma del presente acuerdo, 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. A igualdad de fechas el tercer criterio de ordenación será la fecha de nacimiento, siendo ordenado el de mayor edad en primer lugar.

Los primeros pilotos, de nuevo ingreso a partir de la fecha de la firma del presente acuerdo, 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 sus compañías precedentes, siempre y cuando un tercero no se vea afectado.

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

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.

La Dirección de Iberia Express publicará el escalafón administrativo y técnico a 31 de diciembre de cada año. 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”.

“4.11. Requisitos de permanencia en Nivel.

La permanencia mínima en los niveles será la siguiente:

	PRIMEROS PILOTOS	SEGUNDOS PILOTOS
NIVEL 5	2 años	2 años
NIVEL 4	2 años	3 años
NIVEL 3	2 años	2 años
NIVEL 2	2 años	3 años
NIVEL 1	Indefinida	Indefinida

Los pilotos admitidos lo harán ingresando en el último nivel de su especialidad. El segundo piloto que promocione a primer piloto lo hará al nivel 5 de primeros pilotos.

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

Con efectos de 1 de julio de 2020, la permanencia mínima en el nivel 4 de segundos pilotos pasará a ser de dos años”.

«11.2. Programación de días libres.

- Con carácter general, se programarán 10 días libres mensuales, en base operativa, de los cuales cinco serán a elección del trabajador y cinco a elección de la empresa, garantizándose un total de 110 libres al año. En caso de imposibilidad de programación de los días a elegir por el piloto por coincidencia de varios Pilotos, el día libre se asignará por antigüedad técnica.
- Para aquellos casos en los que se programen menos de diez días libres en el mes, la programación de los restantes hasta diez se realizará en los tres meses siguientes, con un máximo de doce días libres totales programados en el mes.
- En los meses de junio, julio y agosto se programará siempre diez 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.
- Los pilotos podrán voluntariamente optar por disfrutar solo ocho días libres al mes, sin recuperación de los restantes hasta diez. Esta opción se deberá comunicar por escrito al Departamento de Programación en el mismo momento en que solicite las preferencias de dicho mes.
- En caso de que la Compañía solicite a un piloto que vuele en su día libre, se requerirá la aceptación del tripulante y se le abonará una compensación de 300 euros/día, sin que proceda devolución del día libre.
Esta compensación solo es aplicable a este supuesto, sin que se devengue la misma cuando el piloto se acoja voluntariamente a las otras dos opciones recogidas en los apartados inmediatamente anteriores de este artículo.
- Los días libres programados que un tripulante no pueda disfrutar por incidencias en la ejecución serán devueltos como día de libre elección del tripulante (ROFF) 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.
- La compañía programará tres días libres en uno de los siguientes periodos:
 - Del veinticuatro al veintiséis de diciembre.
 - Del treinta y uno de diciembre al dos de enero.
 - Del cinco al siete de enero.

En caso de imposibilidad de programación de los días en el periodo elegido por el piloto por coincidencia de varios Pilotos, los mismos se asignarán según el procedimiento “Navidades” publicado por la Compañía».

“11.4. Emisión y seguimiento de la programación.

La programación se publicará mensualmente con la antelación requerida por la legislación aeronáutica en vigor.

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.
- Tendrá acceso a la estadística que utilice la Compañía para controlar o equilibrar el trabajo realizado por pilotos.
- Emitirá los informes y recomendaciones que crea conveniente para la comisión de interpretación y aplicación del convenio y para la dirección de la Compañía, en un plazo no superior a 3 meses”.

“11.5. Cambios de servicios.

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

En el caso que no fuera posible cumplir con dicha antelación, el cambio deberá serle notificado al piloto antes de las 22:00 (hora local) del día anterior o hasta 15 minutos después de la hora de calzos si fuese posterior y siempre con la antelación necesaria para respetar el descanso mínimo legal. En este caso de cambio con menos de 24 horas, si el cambio supone un retraso en la hora programada de llegada superior a 120 minutos o un adelanto superior a la hora programada de salida de 120 minutos, se requerirá la conformidad del piloto, y generará una compensación igual al valor de una imaginaria, sin que devengue ninguna otra compensación, ni sea computable a los efectos del párrafo siguiente.

Los cambios de servicio, que no sean en ejecución, que se produzcan una vez iniciada la programación mensual a la que afecten (a partir del día 1 del mes), devengarán, a partir del cuarto en el mismo mes, una compensación de 30 euros cada uno.

A efectos compensatorios, se consideran cambios los siguientes:

- Aquellos que suponen el adelanto de la hora programada de inicio de actividad en más de tres (3) horas.
- Aquellos que suponen el retraso de la hora programada de fin de actividad en más de tres (3) horas.
- Aquellos que impliquen una pernocta que no estaba programada.

A los mismos efectos, no se consideran cambios, aunque cumplan las características definidas en el párrafo anterior, los siguientes:

- Los cambios personales entre tripulantes.
- La programación de actividad en días francos.
- Aquellos obligados por la operativa del tripulante (falta de descanso, exceso de actividad, AOG fuera de base, etc.).
- Los ocasionados por causas de fuerza mayor (huelgas, AOGs, cancelaciones comerciales, cierre de aeropuertos, cenizas volcánicas u otras de similares características).
- Los realizados por las causas mencionadas anteriormente en el día anterior y los dos (2) días posteriores.
- Los cambios en el día posterior a la activación de una imaginaria.
- Los cambios que, por haber sido notificados con menos de 24 horas, devenguen la compensación de una imaginaria.

En ningún caso se devengarán dos compensaciones acumuladas por un solo cambio de servicios.

No se podrán realizar cambios de días francos entre tripulantes cuando venga precedidos de una imaginaria”.

“11.6. Cambio de servicio en ejecución.

Se define como cambio de servicio en ejecución el que se notifica desde el momento de la firma hasta la hora de llegada de calzos del último 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 120 minutos sobre la hora de llegada inicialmente prevista.

Los cambios que supongan un retraso en la hora programada de llegada superior a 120 minutos estarán limitados a dos al mes por piloto y generarán una compensación igual al valor de una imaginaria. No obstante, el piloto podrá aceptar voluntariamente un cambio de estas características, aunque hubiera superado el límite de dos mensuales.

Los cambios no podrán suponer pernocta, si esta no estaba prevista en la programación del piloto. No obstante, el piloto podrá aceptar voluntariamente un cambio de estas características. En este caso el piloto recibirá una indemnización de 150 euros.

No se consideran cambios en ejecución los retrasos motivados por causas operacionales (WX, AOGs, ATC, huelgas, etc.), 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 fuera de base que no estaba programada, el piloto percibirá la indemnización de 150 euros.

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

“11.7. Compensación por cambios.

Si con motivo de los cambios de servicio, salvo que los cambios obedezcan a cancelaciones de vuelos por motivos ajenos a la operativa de la Compañía, como, por ejemplo, cierres de espacios aéreos, huelgas, cancelaciones comerciales, peticiones del propio piloto, etc., el piloto volase menos del 95% de la media anual de su flota, base y especialidad (FTE), cobrará la diferencia entre las horas realizadas por él mismo y dicha media disminuida en un 5%. Estas horas se abonarán a precio de las horas baremos superiores a 75,01. 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 de la restricción del párrafo anterior”.

“11.9. Vacaciones.
A) Normas generales:

Los pilotos dispondrán de 30 días naturales de vacaciones anuales.

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

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

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

Se podrán agrupar estos bloques hasta completar 30 días naturales según el procedimiento que se establezca en la comisión de interpretación.

La asignación de las vacaciones se regirá 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 y en caso de igualdad el de mayor edad.

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	12	2	0	0	0	0
Febrero	0	0	0	0	0	0
Marzo	2	2	2	2	2	2
Abril	4	4	4	4	4	4
Mayo	5	5	5	5	5	5
Junio	8	8	8	10	10	10
Julio	11	11	11	11	11	11
Agosto	12	12	12	12	12	12
Septiembre	10	10	10	8	8	8
Octubre	5	5	5	5	5	5
Noviembre	0	0	0	0	0	0
Diciembre	3	3	3	12	12	12

- Mediante acuerdo en la Comisión de Seguimiento, se podrá modificar la puntuación por día, publicándose el Acuerdo mediante una Infonote.
- Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de cuatro puntos adicionales por día.
- Al piloto que disfrute de un periodo de vacaciones con carácter forzoso, no le será de aplicación los puntos que se establecen en este apartado para dicho periodo.
- Los puntos de las vacaciones asignadas se computarán el 31 de diciembre del año anterior a su disfrute y se añadirán a las de los años anteriores y serán expuestas públicamente dicho día.

- Los pilotos de nuevo ingreso en plantilla de vuelo, pilotos que se incorporen de excedencia, o pilotos que cambien de especialidad, 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 en situación de destacamento o residencia tendrán derecho a que se le respeten los periodos voluntarios designados antes de iniciar el destacamento o la residencia.
- C) Peticiones: La Compañía hará llegar, a cada piloto, el enlace de la página web para la solicitud de vacaciones del año siguiente, comunicándole el día y hora a partir de la cual se le abre el sistema para asignarse 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 tengas menor puntuación.
El plazo para asignarse vacaciones acabará el 1 de diciembre.
- E) 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 WEBTRI, hasta 1 mes antes de la publicación de la programación del mes del disfrute de las vacaciones. La permuta se hará mediante la aprobación de ambos pilotos por el sistema WEBTRI y se autorizarán por el departamento de programación. Dichas permutas deberán estar supeditadas a la legalidad o causa operativa que no las haga factibles. Se permitirán las permutas de los pilotos, sea cual fuere la característica de forzoso o voluntario. Las puntuaciones serán las originales de cada piloto.
- F) 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.
- G) Programación: Los meses en los que se disfrute uno o más bloques de vacaciones, los tripulantes se intentará programar durante los días de trabajo el mayor número posible de horas, salvo que el tripulante manifieste que desea una actividad proporcional a la reducción de los días de actividad mensual”.

“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.
- 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 18 horas, el Tripulante podrá optar por el período mínimo de descanso antes de efectuar dicho desplazamiento.

Se devengará una compensación de 30 euros por cada situación, entendiéndose por tal el desplazamiento completo, aunque suponga la realización de dos vuelos.

No se compensarán las situaciones debidas a:

- Las situaciones del personal de las bases operativas para la realización de cursos, simuladores y reuniones en la oficina.
- Las situaciones solicitadas por el piloto o las realizadas durante líneas ofertadas a los tripulantes”.

“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 como máximo, salvo fuera de la base de Madrid, que será de 60 minutos.

No se programarán servicios de imaginaria que comiencen antes de las 08:00 LT inmediatamente después de las vacaciones o de los días libres programados (OFF)”.

“12.12. Día de formación e-learning.

A partir del 1 de enero de 2018, a lo largo del año se programarán dos días libres adicionales 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”.

“14.8. 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 de 25 euros”.

“14.11. Bonus de puntualidad.

Aquellos pilotos que ejerzan el cargo de Comandante devengarán un bonus anual por puntualidad en las condiciones que se especifican en el punto 3 del Anexo II.

Aquellos pilotos que no ejerzan el cargo de Comandante devengarán un bonus anual por puntualidad en las condiciones que se especifican en el punto 4 del Anexo II”.

«14.15. Revisión salarial.

Con efectos desde el 1 de julio de 2020, y si el ratio EBIT/Ingresos de la Compañía en el ejercicio de 2019 es superior al 2%, se actualizarán en un porcentaje del 1,00 % los conceptos de las tablas del presente Convenio, consolidándose dicha actualización en las tablas. Dichas tablas se denominarán “Tablas consolidadas 2020/2021”.

Con efectos desde el 1 de julio de 2021, y si el ratio EBIT/Ingresos de la Compañía en el ejercicio de 2020 es superior al 2%, se actualizarán de nuevo, en un porcentaje del 1,00 %, los conceptos de las tablas del presente Convenio, consolidándose dicha actualización sobre las “Tablas consolidadas 2020/2021”. Dichas tablas se denominarán “Tablas consolidadas 2021/2022”.

Con efectos desde el 1 de julio de 2022, y si el ratio EBIT/Ingresos de la Compañía en el ejercicio de 2021 es superior al 2%, se actualizarán, por última vez, en un porcentaje del 1,00 %, los conceptos de las tablas del presente Convenio, consolidándose dicha actualización sobre las “Tablas consolidadas 2021/2022”. Dichas tablas se denominarán “Tablas consolidadas 2022/2023”.

Añadido a lo anterior, con efectos del 1 de julio 2020, 2021 y 2022, y según el EBIT obtenido por la Compañía el año anterior (2019, 2020 y 2021, respectivamente) se realiza-

rá una actualización no consolidable de los conceptos de las tablas del presente Convenio, mediante la aplicación del porcentaje establecido en el siguiente cuadro:

0%< Ebit < 5%	0,00%
5%< Ebit < 7%	1,00%
7%< Ebit < 9%	1,25%
8%< Ebit < 10%	1,50%
10%< Ebit < 11%	1,75%
11%< Ebit < 12%	2,00%
12%< Ebit	2,25%

Las tablas así obtenidas se denominarán “Tablas no consolidadas 2020/2021”, “Tablas no consolidadas 2021/2022” y “Tablas no consolidadas 2022/2023”.

Así, desde el 1 de julio de 2020 hasta 30 de junio de 2021 se retribuirá a los pilotos conforme a los valores contenidos en la tabla no consolidada 2020/2021.

Para la actualización de las tablas a 1 de julio de 2021, la actualización consolidable, si procede según el ratio EBIT/Ingresos de 2020, se aplicará sobre las tablas consolidadas 2020/2021, generando la Tabla consolidada 2021/2022.

Por su parte, la actualización no consolidable, si procede según el EBIT de 2020, se aplicará sobre las tablas consolidadas 2020/2021. El resultado de ambas actualizaciones se denominará “Tabla no consolidada 2021/2022” y se retribuirá a los pilotos conforme a los valores contenidos en ella desde el 1 de julio de 2021 hasta 30 de junio de 2022.

Para la actualización de las tablas a 1 de julio de 2022, la actualización consolidable, si procede según el ratio EBIT/Ingresos de 2021, se aplicará sobre las tablas consolidadas 2021/2022, generando la Tabla consolidada 2022/2023.

Por su parte, la actualización no consolidable, si procede según el EBIT de 2020, se aplicará sobre las tablas sobre las tablas consolidadas 2021/2022. El resultado de ambas actualizaciones se denominará “Tabla no consolidada 2022/2023” y se retribuirá a los pilotos conforme a los valores contenidos en ella desde el 1 de julio de 2022 hasta 30 de junio de 2023.

En caso de prórroga tácita, cada tres años desde el 1 de marzo de 2023, se reunirá la Comisión Negociadora de este Convenio para revisar las cuantías de los conceptos retributivos y complementos de Incapacidad Temporal, atendiendo a la situación de la Compañía, la evolución del sector, especialmente el transporte aéreo de bajo coste, y la capacidad adquisitiva de las cuantías económicas de todas las retribuciones fijadas en este Convenio. Para ello, dicha Comisión tendrá capacidad para modificar las mismas, con efectos desde el 1 de julio de 2023, o el 1 de julio de cada tres años a partir de esa fecha en caso de prórroga tácita, garantizando la capacidad adquisitiva de las retribuciones establecidas en este Convenio».

“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, 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.

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

En el Anexo I: Bonus Primeros Pilotos Nivel 1, se añade el siguiente párrafo: Los Comandantes que tengan derecho al cobro del Bonus Primeros Pilotos Nivel 1, si acreditan

una antigüedad de más de nueve años en dicho Nivel tendrán un incremento de 2.000 euros en la base de referencia consolidada para su cálculo.

En el Anexo II: Bonus se añade el siguiente punto:

“4. Bonus de Puntualidad para no Comandantes.

Al finalizar el año, si el EBIT provisional anual resultara positivo, se devengará un plus de puntualidad anual que será del 5% de la cantidad cobrada en dicho año en concepto de horas baremo (horas baremo superiores a 60 e inferiores a 75, y horas baremo superiores a 75), siempre que la puntualidad cota 15 de salida del piloto sea igual o superior al 90%.

Este Bonus se abonará en la nómina del mes de febrero del año siguiente.

Para el devengo de este bonus el piloto deberá estar de alta en plantilla durante el año natural completo de devengo”.

Se crea en nuevo artículo, con el ordinal 5.14 y el siguiente texto:

“5.14. Reducción de jornada anual.

Los Comandantes con una antigüedad mínima en el cargo de Comandante de cuatro años, 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 1 de abril a 30 de septiembre y 1 de octubre a 31 de marzo. Todas las peticiones se deberán realizar con un mínimo de tres meses de antelación sobre la fecha de disfrute.

La Compañía estará obligada a conceder un máximo de reducciones de jornada a un número de Comandantes (Heads) equivalente al 5% del número total de FTEs ejerciendo de Comandante en plantilla. Para ello, se ofrecerán reducciones que equivalgan siempre a un FTE completo, por ejemplo 4 reducciones del 25% o dos reducciones del 50%, no estando obligada a concederlas si los solicitantes no cubren el equivalente a un FTE para que pueda ser reemplazado. Si hubiera más solicitantes que reducciones ofertadas, estas se asignarán según la posición en el escalafón técnico entre aquellos que llevasen más tiempo sin haberla solicitado.

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.

Salario Base, Plus de Responsabilidad, Horas Baremo y los días libres se verán ajustados proporcionalmente a la reducción solicitada”.

Se crea una nueva disposición adicional con el siguiente texto:

“Ambas partes son conscientes del gran sacrificio realizado por todos los Tripulantes a lo largo de los primeros años de la Compañía, que han permitido a esta alcanzar los óptimos niveles de puntualidad y calidad operativa actuales, no obstante las excepcionales dificultades a las que se enfrentaron en el inicio de esta.

Es por ello por lo que se ha considerado de justicia compensar dicho excepcional esfuerzo, con un reconocimiento a su permanencia en la misma en dichas circunstancias y hacerlo respecto de todos aquellos Tripulantes en situación de alta en la Compañía el 1 de julio de 2017, fecha por otro lado tomada como referencia en el propio Convenio para dar inicio a la revisión de las condiciones pactadas y, por ende, de cierre de una etapa.

En consecuencia, se acuerda el siguiente régimen de aplicación a los mismos:

A todos los Pilotos en situación de alta en la Compañía el 1 de julio de 2017, y en situación de activo a la fecha de firma de este Acuerdo, a los exclusivos efectos de lo previsto en el art. 4.11 del Convenio Colectivo, se les adicionarán los meses de permanencia en el nivel ostentado, a la fecha de la firma del presente Acuerdo, que, a continuación, se señalan:

- Primer Piloto: 24 meses.
- Segundo Piloto: 36 meses.

Esta concesión es incompatible con el régimen de compensación establecido en el Acuerdo de 11 de noviembre de 2015, por los que los pilotos contemplados en dicho acuerdo quedan excluidos de su percepción”.

Segundo*Fecha de efectos*

Las partes acuerdan que las compensaciones económicas establecidas en este Acuerdo solo se devengarán por las situaciones que se produzcan a partir del 1 de julio de 2018.

Tercero*Vinculación a la totalidad*

El presente Acuerdo constituye un todo orgánico y las partes quedan vinculadas a su cumplimiento en su totalidad. En el supuesto de que lo pactado, en todo o en parte, fueran nulo, ineficaz o no válido, según Resolución de la Autoridad Laboral o por Sentencia judicial, ambas definitivas y firmes, la Comisión Negociadora del Convenio deberá reunirse a considerar si cabe mantener la vigencia del resto de lo acordado, o si por el contrario la anulación parcial obliga a revisar el contenido completo del Acuerdo. Mientras duren las deliberaciones de la Comisión Negociadora, seguirá en vigor el texto original del Convenio, sin las modificaciones acordadas.

Cuarto

Facultar solidariamente a D. Eugenio Puig Blasco, para que proceda a realizar los trámites oportunos de inscripción, registro y publicación del presente acuerdo.

Y en prueba de conformidad, firman las partes por triplicado ejemplar en el lugar y fecha anteriormente indicados.

(03/40.890/19)

