

adecuado, pero al haberse realizado una sola vez y no indicarse la época en que se ha efectuado el censo, pierde validez. Por tanto el inventario ornitológico apuntado no da una idea precisa del estado en que se encuentra el medio.

En el Estudio de Impacto Ambiental se identifica el impacto que se producirá sobre la calidad del agua del río Aragón debido al proceso de construcción y de explotación del túnel de Somport, y su influencia en el medio biótico acuático. Sin embargo no se profundiza ni se concluye acerca de las especies que lo sufrirán y el grado en que ésta se producirá.

Respecto a la fauna terrestre la información suministrada es escasa, aun siendo numerosos los taxones que pudieran verse afectados por el proyecto. Conviene destacar la significancia del Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), por su restringida localización y su estatus «en peligro de extinción» (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), cuya presencia y reproducción en el área del proyecto ha sido constatada (ICONA).

Dado que la parte francesa del túnel de Somport y su enlace con la RN-134 discurriría por el Parque Nacional de los Pirineos Occidentales donde los pocos ejemplares de oso pardo (*Ursus arctos*) existentes deambulan precisamente por el límite fronterizo, el Estudio de Impacto Ambiental debería haber incorporado en el capítulo relativo a inventario ambiental un profundo análisis sobre la presencia del oso pardo en la zona, identificando y valorando los impactos que la construcción y funcionamiento del túnel pudieran producir sobre esta especie, en especial los relativos al ruido, presencia humana y destrucción de su hábitat. Asimismo, el Estudio de Impacto Ambiental no considera otras especies tales como el Desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*), especie en regresión debido a la pérdida de su hábitat; el urogallo (*Tetrao urogallus*) cuya presencia en la zona debería estudiarse; el pito negro (*Dryocopus martius*) dependiente de los bosques y montañas pirenaicas y cantábricas y el tritón pirenaico (*Euproctus asper*).

El análisis para la localización de zonas de vertido de materiales sobrantes de obra se basa en la consideración de criterios de isocostes, capacidad volumétrica e impacto, que en principio se consideran adecuados. Sin embargo, el análisis de los impactos que podrían producir dichos vertederos considera únicamente la vegetación, faltando el efecto sobre la fauna por ruido y alteración del medio.

Asimismo no se ha contemplado en el estudio con la necesaria extensión la geología de la zona teniendo en cuenta que algunas de las ubicaciones elegidas son zonas kársticas, que obviamente, no son adecuadas para la localización de vertederos.

Se considera, por último, insuficiente la información aportada sobre la calidad del agua del área de estudio. Sólo se adjunta una fotocopia de la Comisaría de Aguas del Ebro relativa a la estación de muestreo número 18, situada en el río Aragón, en Jaca, referente al periodo del año 1987-1988. Considerando que la calidad del agua de este río podría verse afectada durante las fases de construcción y funcionamiento, resulta esencial para determinar este impacto el conocimiento de la situación del medio, en el estado preoperacional.

El Estudio de Impacto Ambiental, aun cuando en algunos aspectos tratados puede considerarse suficiente, presenta importantes insuficiencias en otros, como son los relativos al inventario ambiental, la identificación, análisis, valoración de impactos y la concreción de medidas correctoras del medio biocénótico y, más concretamente, de la fauna terrestre de la zona. Globalmente el Estudio de Impacto Ambiental se considera con el nivel correspondiente a un estudio preliminar, siendo subsanadas las deficiencias detectadas con las condiciones establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

#### ANEXO IV

##### Resultado de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental.

###### Alegantes

- Ayuntamiento de Canfranc.
- Mancomunidad de Servicios de los municipios del Alto Valle del Aragón (Huesca).
- Diputación General de Aragón.
- Asociación de Amigos de la Sierra de Guara y Asociación Naturalista ONSO.
- Ayuntamiento de Villanúa (fuera de plazo).

###### Contenido ambiental más significativo de las alegaciones

- Oposición al vertedero de Rioseta debido al interés paisajístico y natural del lugar.
- Sugerencia de otras ubicaciones del vertedero al sur de Canfranc-Estación:

1. Campos del «Fenar», al este del río Aragón, en la parte baja de la «Cuesta de la Torreta», de fácil acceso. Capacidad aproximada entre 75 y 100.00 metros cúbicos.

2. Zona entre la carretera nueva y el río Aragón situada al norte del barranco de Aguaré. Capacidad entre 30 y 40.000 metros cúbicos.

3. En la zona liberada del río con la escollera, al este de Canfranc pueblo. Capacidad aproximada 50.000 metros cúbicos.

4. Zona de campos de «La Borda de Clavetero», situada entre Peña Caída y el acceso al vertedero de basuras de la Mancomunidad al oeste de la carretera, hasta la nivelación con ésta, con una capacidad aproximada entre 80 y 100.000 metros cúbicos.

5. Partes de la carretera vieja entre Canfranc pueblo y Villanúa que quedan fuera de uso, hasta nivelar con el corte natural del terreno. Capacidad de difícil cálculo.

En todos estos posibles puntos de vertido sería preciso hacer acopio, previamente, de toda la tierra vegetal que ahora poseen, para una vez finalizado el vertido, volver a extenderla y posibilitar las siembras y plantaciones.

- Se sugiere que la boca de ventilación B, que de por sí es muy impactante, se reubique en cualquiera de las dos opciones que se proponen en el Estudio de Impacto Ambiental.

- a) B<sub>1</sub>, al pie de la cantera de extracción de finos de Rioseta.
- b) B<sub>2</sub>, en el interior del valle de Rioseta.

- Desconocimiento de existencia de recursos no monetarizables (culturales, educativos, estéticos, científicos y de los valores intrínsecos de la naturaleza).

- No se han valorado las distintas alternativas del trazado.
- Falta de información sobre el informe geológico del Estudio.
- Falta de información sobre el «Estudio geológico, hidrogeológico y geotécnico del túnel de Somport».
- Insuficiente información sobre las aguas, superficiales y subterráneas así como de su calidad.
- Insuficiente información biológica relativa a fauna y vegetación.
- Tratamiento inadecuado a la problemática de los acuíferos afectados por el trazado.

- No se especifica el sistema de perforación en la obra.

- No se indica el tratamiento de depuración de aguas procedentes de la explotación.

- No se detallan las medidas de prevención de la estabilidad del cono de deyección del torrente situado en la zona de la boca del túnel, explanada y enlaces.

- Oposición al vertedero de las dolinas de Villanúa debido al funcionamiento hidrokarístico de las mismas.

- Impacto paisajístico del vertedero de Aratores.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**13505** RESOLUCION de 13 de mayo de 1992, de la Dirección General de Trabajo por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo entre la Empresa «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos.

Visto el texto del Convenio Colectivo entre la Empresa «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos que fue suscrito con fecha 23 de marzo de 1992 de una parte por representantes de la Organización Sindical SEPLA en representación del colectivo laboral afectado y de otra, por la Dirección de la Empresa en representación de la misma y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid, 13 de mayo de 1992.-La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

### I CONVENIO COLECTIVO ENTRE «BINTER MEDITERRANEO, SOCIEDAD ANONIMA», Y SUS TRIPULANTES PILOTOS

#### CAPITULO PRIMERO

##### Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ámbito territorial*.-El ámbito de aplicación del presente Convenio afecta a todos los centros y dependencias de trabajo

de la Compañía, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

Art. 2.º *Ámbito personal.*—Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima», en las situaciones contempladas en este Convenio.

Art. 3.º *Ámbito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de su firma, y prolongará su vigencia hasta el 31 de diciembre de 1993, excepto en los conceptos o materias para los que se señale expresamente otra fecha distinta.

Será prorrogable por la tácita, por períodos de doce meses si, con antelación mínima de dos meses a su vencimiento, no se ha pedido formalmente revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

Art. 4.º *Revisión salarial.*—En materia de revisión salarial se aplicará, para cada año, el porcentaje que ambas partes acuerden. Con efectos de primero de enero se aplicará el IPC previsto con carácter provisional por el Gobierno. Conocido el IPC real y a resultados del porcentaje de variación acordado se aplicará la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos.

Art. 5.º *Compensación y absorción.*—Las condiciones y retribuciones contenidas en el presente Convenio, valoradas en su conjunto y en cómputo anual, compensarán y absorberán, hasta donde alcancen, las mejoras que sobre las mínimas reglamentarias vengán siendo satisfechas por la Compañía, cualquiera que sea su motivo, denominación, forma o naturaleza de dichas mejoras, valoradas también en su conjunto y cómputo anual.

Art. 6.º *Vinculación a la totalidad.*—El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento en su totalidad.

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

Art. 7.º *Comisión de interpretación.*—Con el fin de facilitar la aplicación y efectividad del Convenio, funcionará en el seno de la Compañía una Comisión de Interpretación compuesta por igual número de representantes de las partes firmantes del Convenio.

Esta Comisión ejercerá las funciones de interpretación del Convenio durante la vigencia del mismo y se reunirá, normalmente, una vez al trimestre, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que lo solicite una de las partes.

Art. 8.º *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del presente Convenio, sea cual fuere el medio legal utilizado, se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique un cambio de situación económica o de trabajo según Convenio, éste será objeto de revisión en las partes afectadas por acuerdo de las dos representaciones.

Art. 9.º *Normas subsidiarias.*—En lo no previsto en este Convenio, se estará a lo dispuesto en la normativa interna de la Compañía y en la legislación general o específica que regule la relación laboral.

## CAPITULO II

### Principios informadores

Art. 10. *Salvaguardia de los intereses de la compañía.*—Los pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía, como propios; tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda acción u omisión voluntaria que pueda redundar en contra de dichas vidas o bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 11. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*—Los pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponde, aceptando la realización de las pruebas y cursos que aquella establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

Los pilotos se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, habilitaciones y demás documentación necesaria para el normal desempeño de sus funciones.

La Compañía facilitará el control de las fechas de vencimiento de los títulos y licencias, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados.

Art. 12. *Régimen de vida.*—Los pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión.

Art. 13. *Pacto de no concurrencia.*—Los pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad, retribuida o no, que signifique competencia de transporte aéreo a la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente y en lo relativo a excedencia voluntaria.

Art. 14. *Pacto de permanencia en la Compañía.*—Si el piloto, con cargo a la Compañía, realiza cursos de habilitación, para cualquier tipo

de avión, deberá permanecer como mínimo durante un período de dos años en la misma, antes de poder causar baja o solicitar excedencia voluntaria de acuerdo con la norma establecida en el presente Convenio. En el caso de causar baja o excedencia voluntaria antes de transcurridos los dos años, deberá indemnizar a la Compañía con una cantidad equivalente al importe total de los gastos sufragados por la misma para la realización de los cursos mencionados si la baja o excedencia se produce antes de un año contado desde la finalización del curso. Si la baja o excedencia se produce después de transcurrido un año, la indemnización ascenderá a un veinticuatroavo del coste total del curso por cada mes que falte para cumplir el compromiso de permanencia de dos años en la Compañía.

El coste de los cursos será comunicado al piloto previamente a su inicio, documentándose y relacionándose adecuadamente por parte de la Compañía.

En el caso de que un piloto hubiera realizado más de un curso en los dos años anteriores a su baja o excedencia, la Compañía se compromete a no exigir la indemnización de uno de ellos, siendo la Compañía la que determinará libremente cuál de ellos será objeto de no exigencia.

Art. 15. *Servicios a terceros.*—La Compañía podrá asignar turnos de vuelo a sus pilotos, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima», o en régimen de alquiler, «leasing», o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.

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

No se podrán prestar estos servicios cuando el servicio a terceros suponga una intervención en un proceso de conflicto colectivo declarado.

Art. 16. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*—Para conseguir que las operaciones de vuelo de la Compañía se desarrollen de acuerdo a los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los pilotos se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de Régimen Interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, Ruta o de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, Ordenes o Instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o por sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún Manual o norma de Régimen Interior podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

La Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los pilotos acceso a los manuales vigentes, así como a 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, tanto nacionales como extranjeras.

## CAPITULO III

### Definiciones

Art. 17. *Alcance de las definiciones.*—A los efectos del presente Convenio, se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos Tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo esta nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 18. *Tripulante técnico.*—Tripulante en posesión del Título, Licencia, y Habilitaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 19. *Tripulación.*—Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros nombrados expresamente por la Dirección para la realización de un servicio de vuelo.

Art. 20. *Piloto.*—Tripulante Técnico en posesión de Título y Licencia que le acredita como tal, según las habilitaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que la Dirección de la Compañía asigne.

Art. 21. *Comandante.*—Piloto en posesión de Título, Licencia y Habilitación correspondiente al tipo de aeronave que va a volar que, habiendo sido considerado apto por la Dirección de Operaciones para el desempeño de cualquier función de pilotaje, es designado expresamente por la Dirección de la Compañía para ejercer el mando a bordo.

Art. 22. *Copiloto.*—Piloto en posesión de Título, Licencia y Habilitación correspondientes al tipo de aeronave que va a volar, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, colabora en las funciones de pilotaje con el Comandante y le sustituye en el mando en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

## CAPITULO IV

## Clasificación profesional y situaciones laborales

Art. 23. *Clasificación por niveles.*—A título enunciativo, se establece la siguiente clasificación por niveles a efectos solamente económicos:

## Pilotos.

Nivel 1D	Nivel 1	Nivel 5
Nivel 1C	Nivel 2	Nivel 6
Nivel 1B	Nivel 3	Nivel 7
Nivel 1A	Nivel 4	Nivel 8

Art. 24. *Nivel y grupo.*—Se considera Nivel a cada uno de los escalones retributivos que un Piloto puede alcanzar de acuerdo con las normas de promoción y que regula su retribución con independencia de su puesto de trabajo.

Se considera grupo la totalidad de tripulantes técnicos que, en posesión de las titulaciones, licencias y habilitaciones correspondientes, desempeñan funciones de pilotaje.

Art. 25. *Antigüedad técnica y administrativa.*—A) Técnica. Para Comandantes se considera antigüedad técnica la fecha en que un piloto, con contrato en vigor en la Compañía, realiza el primer vuelo de su especialidad, al mando de la aeronave, sin asistencia a bordo de Inspectores o Instructores en función de tal.

Para copilotos, la antigüedad técnica será la computada desde la fecha de su entrada en flota en la Compañía. En caso de coincidencia de fecha, calificaciones y aptitudes, la prioridad quedará definida por la antigüedad administrativa y la edad.

La Compañía fijará a 31 de diciembre de cada año, el Escalafón de Pilotos y lo dará a conocer dentro de los tres meses siguientes:

B) Administrativa. Es el tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía. A estos efectos, se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía. En cambio, no se computará el tiempo transcurrido en situación de excedencia voluntaria.

Art. 26. *Ordenación de pilotos.*—Los pilotos estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe único de «Pilotos».

Dicha ordenación está basada en el escalafón actualmente existente y contendrá, además del número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad técnica, la antigüedad administrativa, el nivel económico y la fecha del último nivel alcanzado, la función de Comandante o Copiloto que tengan reconocidas con indicación de la antigüedad en la función.

En caso de coincidencia de fecha, calificaciones, condiciones y aptitudes, la prioridad viene definida por la antigüedad administrativa y la edad, por este orden.

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, la relación ordenada del personal, antigüedad técnica y la antigüedad en la función, se regirán por lo dispuesto en el artículo correspondiente.

## CAPITULO V

## Ingreso, promoción y situaciones laborales

Art. 27. *Ingreso.*—Cualquier ingreso de pilotos en la Compañía, se efectuará a continuación del último piloto del escalafón y por el último nivel.

La admisión de pilotos se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes y lo previsto en el artículo 28.

En materia de periodo de prueba se estará, individualmente, a lo previsto en el artículo 14 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de pilotos, las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios como Piloto en la Compañía «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima». En caso de que algún afectado procediera de algún otro grupo laboral de la Compañía tendrá preferencia para ocupar la primera vacante que se produzca en su grupo laboral de procedencia.

Art. 28. *Condiciones y pruebas de ingreso.*—Las condiciones que deberán reunir los pilotos para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección de «Binter Mediterráneo, Sociedad Anónima», que establecerá en cada momento las pruebas a superar, junto a las restantes normas a cumplir.

De dicho régimen se informará a los Representantes de los Pilotos, así como de las modificaciones que pudieran efectuarse. En el Comité de Selección participará un representante de los pilotos.

Art. 29. *Promoción.*—La promoción de los pilotos podrá darse:

- Por cambio de función.
- A efectos puramente económicos, por cambio de nivel.

Art. 30. *Cambio de función.*—La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen, previos a la suelta de Comandante se realizará por orden de antigüedad técnica en la función de Copiloto, salvo

en el supuesto en que un copiloto no haya superado los citados cursos y pruebas, en cuyo caso se pasará al siguiente de la lista y así sucesivamente.

La promoción a Comandante se producirá por designación de la Compañía entre todos los que reúnan los requisitos determinados por aquélla, por haber superado los cursos, pruebas y evaluaciones correspondientes.

Art. 31. *Cambio de nivel.*—El cambio de nivel se producirá automáticamente cuando el piloto cumpla, simultáneamente, las condiciones siguientes:

a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el 1 inclusive; permanencia de tres años en el 1A, 1B y 1C. En el Nivel 8 sólo se permanecerá hasta superar las 500 horas de vuelo en la Compañía.

b) Haber efectuado dentro de su función un número de horas de vuelo al año no inferior al 60 por 100 de la media anual de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de la flota en la que preste sus servicios. La situación de baja por accidente de trabajo, o enfermedad profesional, exime o reduce, por su duración del cumplimiento de este requisito.

c) Haber superado satisfactoriamente las inspecciones, cursos y pruebas de aptitud, así como las evaluaciones de desempeño determinados por la Dirección de la Compañía.

Cuando a un tripulante, una vez cumplidos los requisitos a) y b) del párrafo anterior, le quede diferida su promoción por no cumplir lo establecido en el párrafo c), se será diferida su promoción hasta que haya permanecido en su nivel doble número de años del que señala para cada nivel el apartado a) de este artículo, a no ser que antes de agotar ese plazo supere la prueba o pruebas realizadas. A estos efectos, tanto la Compañía como el piloto se aplicarán a ello, facilitándole aquélla las oportunidades necesarias.

Art. 32. *Progresión.*—La Compañía establecerá, en el caso de que fuera necesario un sistema de progresión de acuerdo con los representantes del colectivo de pilotos.

Art. 33. *Pilotos en Plantilla.*—Los pilotos en plantilla de la Compañía podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

- En actividad.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida o no.
- Servicio militar.
- Baja por enfermedad o accidente.
- En suspensión de actividad.
- Excedencia forzosa.
- Excedencia voluntaria.

Art. 34. *Pilotos en situación de actividad.*—Se encontrarán en situación de actividad los pilotos que desempeñan en la Compañía las funciones propias del grupo en el que están contratados.

Art. 35. *Comisión de Servicio.*—Se entiende por Comisión de Servicio el desempeño por los pilotos de funciones distintas a aquéllas para las que efectivamente fueron contratados.

A estos efectos, se considerará como tal la asistencia a reuniones y conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centros distintos a los de la Compañía o aquellos otros que expresamente se establezcan.

En razón a las peculiaridades de duración y tipo de la comisión de servicio de que se trate, los comisionados, percibirán la compensación económica que se determine por la Dirección, previa deliberación con los Representantes de los Tripulantes Técnicos.

Art. 36. *Licencias retribuidas.*—La Compañía concederá licencias retribuidas por las siguientes causas, previo aviso y justificación:

- Matrimonio: Se concederá previa petición, una licencia retribuida de quince días naturales ininterrumpidos.
- Alumbramiento de la esposa: Con ocasión del alumbramiento de la esposa podrán disfrutarse, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de dos días naturales, prorrogables a cuatro en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento.
- Enfermedad grave o muerte de parientes: Por enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, se concederá, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de tres días naturales ampliables a cinco en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento.
- El tiempo indispensable para exámenes o el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público o personal de conformidad con la legislación vigente.
- Boda: Como consecuencia de la boda de los hijos, padres o hermanos, incluidos los de parentesco político, se concederá, previa petición, una licencia retribuida de un día de duración ampliable a tres si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del trabajador.
- Traslado de domicilio habitual: Como consecuencia del traslado de domicilio habitual, previa petición, el trabajador tendrá derecho a una licencia retribuida de un día de duración.

Art. 37. *Licencia no retribuida.*—Anualmente los trabajadores podrán solicitar un permiso sin sueldo por un plazo que no exceda de treinta días laborales, para asuntos particulares.

La petición del permiso deberá presentarse con la anticipación necesaria para no introducir modificación en el nombramiento del servicio y no será concedido en el supuesto de que implique prestación de servicios a otra empresa.

Como máximo podrán solicitarlo un 5 por 100 de cada flota y función sujeto en su concesión en todo caso, a las necesidades operativas. Tendrán prioridad las vacaciones voluntarias en cualquier caso.

Art. 38. *Excedencia voluntaria.*—La excedencia voluntaria es la que se concede por motivos particulares del trabajador.

Para la concesión de la excedencia voluntaria será necesario que el trabajador tenga en la Compañía una antigüedad mínima de dos años.

No existirá para la Compañía obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada cuando existiera en tal situación un número superior a un 5 por 100 redondeable por cada flota y función en que se preste servicio.

La petición de excedencia será resuelta por la Compañía en el plazo máximo de tres meses, a contar desde la presentación de la oportuna solicitud y cuando los motivos hayan sido debidamente justificados. Estos motivos deberán hacerse constar en la petición y su falta de veracidad será causa automática de rescisión del contrato de trabajo.

Durante el tiempo que el trabajador permanezca en excedencia voluntaria quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto, ni le será computado el tiempo de excedencia para su antigüedad.

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a seis meses ni superior a cinco años.

El excedente voluntario que no solicitara el reingreso treinta días antes de la terminación del plazo de excedencia causará baja definitiva en la Compañía.

El reingreso del excedente voluntario estará condicionado a que exista vacante de su categoría en la Compañía; si no existiera vacante, el reingreso no tendrá lugar hasta que no se produzca ésta.

Este derecho sólo podrá ser ejercido otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido dos años desde el final de la fecha última de reincorporación concedida en base a este artículo.

Art. 39. *Excedencia forzosa.*—«Dará lugar a esta situación la presencia de cualquiera de las causas generadoras de tal excedencia previstas en la legislación general vigente.»

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los Pilotos en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Art. 40. *Servicio militar.*—Los pilotos que sean requeridos con carácter ineludible para prestar servicio militar obligatorio o social sustitutivo, suspenderán su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado a efectos de antigüedad.

La reincorporación se producirá en un plazo máximo de treinta días.

Art. 41. *Baja por enfermedad o accidente.*—Se considerará en esta situación al Tripulante Técnico que transitoriamente no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos establecidos.

Cuando el tiempo de baja sea superior a catorce días se reducirá en un 50 por 100, durante el tiempo de duración de la misma, el requisito de horas exigido en el artículo 31 con vistas a los cambios de nivel.

Art. 42. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que puede encontrarse un piloto cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial, Gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido dejado provisionalmente en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

En el supuesto de que los expedientes antes citados fueran sobreseídos, y siempre que se tratare de acciones u omisiones relacionadas con la actividad laboral, a los Tripulantes Técnicos afectados por los mismos se les garantizarán las condiciones económicas derivadas de la media de la flota.

A los efectos previstos en el artículo 31, la suspensión provisional de actividades se computará, salvo que del correspondiente expediente se deduzca responsabilidad del piloto.

Art. 43. *Reentrenamiento y pruebas.*—Los trabajadores en cualquiera de las situaciones recogidas en los artículos 38 al 42 de este Convenio, ambos inclusive, deberán someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de la Compañía, de acuerdo con las normas establecidas por la Autoridad Aeronáutica, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo.

Art. 44. *Preaviso en las peticiones de bajas.*—Las peticiones de baja en la Compañía, deberán solicitarse con tres meses de antelación. De incumplir este plazo, la Compañía descontará de lo devengado los importes correspondientes según el pacto de permanencia al que se refiere el artículo 14 y el 80 por 100 de la retribución media (dos meses anteriores), proyectada al plazo incumplido. Si el importe devengado no es suficiente, el piloto abonará la diferencia.

## CAPITULO VI

### Régimen de trabajo y descanso

Art. 45. *Base principal.*—A todos los efectos se considera como base principal Valencia.

Art. 46. *Base.*—El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Art. 47. *Desplazamientos.*—Se comprenden las siguientes situaciones:

a) Destacamento.

El lugar donde un Piloto se encuentra desplazado, fuera de su base habitual, por necesidades de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a seis meses.

De no ser posible una rotación en el destacamento, al menos mensual, la Compañía pondrá a disposición de los destacados forzosos los medios necesarios para facilitar por cuenta de la misma el traslado del tripulante a su base una vez cada treinta y un días.

b) Residencia.

El lugar al que un piloto tiene que desplazarse fuera de su base habitual, por necesidades de la Compañía, en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a seis meses ni superior a dos años.

c) Destino.

El lugar al que un piloto tiene que desplazarse fuera de su base habitual, por necesidades de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

La situación de destino forzoso solamente tendrá lugar cuando la flota correspondiente no opere en el lugar de base habitual del tripulante y su duración máxima será de tres años.

Dada la naturaleza de los servicios que cumple la Compañía y la necesidad de atenderlos en cada momento en los centros o lugares que exijan la operación, los desplazamientos se decidirán libremente por la Compañía, teniendo en cuenta las necesidades del servicio.

Art. 48. *Actividad laboral.*—Todo el tiempo que un Tripulante Técnico permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra.

Art. 49. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación de un piloto en el aeropuerto para realizar un servicio, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento una vez completado el vuelo o serie de vuelos.

Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada treinta minutos después de haber sido notificada al piloto la cancelación.

La presentación en los aeropuertos debe efectuarse treinta minutos antes de la hora programada para el despegue.

La actividad aérea se computará inicialmente a partir de las programaciones de servicios, salvo que por causas operativas se produzcan demoras y se avise a la tripulación con la antelación suficiente.

Art. 50. *Actividad aérea diurna.*—La comprendida entre las siete horas y las veintiuna horas locales.

Art. 51. *Actividad aérea nocturna.*—La comprendida entre las veintiuna horas y las siete horas locales.

Art. 52. *Tiempo de vuelo.*—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo (tiempo «entre calzós» o tiempo bloque).

Art. 53. *Tiempo efectivo de vuelo.*—Tiempo transcurrido entre el momento en que la aeronave pierde el contacto con el suelo al despegar, hasta el momento en que recupera su contacto al aterrizar (tiempo de «rueda a rueda»).

Art. 54. *Tiempos estándar de vuelo.*—El tiempo de vuelo estándar para cada trayecto será el establecido por la Compañía y figura en Anexo 2.º Este tiempo será el considerado exclusivamente a efectos retributivos.

Art. 55. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios hoteleros adecuados para el descanso de los pilotos (o el domicilio de los mismos). En el caso de hotel, la categoría del mismo se pactará entre la Compañía y los representantes de los Tripulantes Técnicos.

Art. 56. *Tiempo de descanso.*—Tiempo asignado por la Compañía a un piloto con el fin de que pueda descansar después de un período de actividad aérea.

Art. 57. *Descansos parciales.*—El tiempo que, entre dos etapas de un mismo servicio, permite incrementar la actividad aérea como máximo la mitad del tiempo de descanso y nunca más de 18 horas totales.

Este tiempo será como mínimo de 4 horas «entre calzós» y se dispondrá de un lugar de descanso.

Art. 58. *Límite de actividad aérea.*—El máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios de un Piloto. Los períodos de actividad aérea de un piloto que no sea relevado durante el vuelo no podrán exceder de trece (13) horas para los vuelos cortos, catorce (14) horas para los vuelos medios y quince (15) para los vuelos largos. Un vuelo mixto se considerará, a estos efectos, como si todo él fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

Sin perjuicio de lo anteriormente indicado, el exceso sobre los máximos de actividad aérea, ocasionado por demoras inevitables e imprevistas, sólo podrá efectuarse a juicio del Comandante, de acuerdo con el artículo 84.

Art. 59. *Servicio.*—El nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue un período de descanso.

Art. 60. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base.

Art. 61. *Etapa.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 62. *Tripulación técnica mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad o con las disposiciones especiales de la Autoridad Aeronáutica.

Art. 63. *Tripulante técnico en situación.*—Piloto que, por necesidades de programación, debe desplazarse a ciudad distinta de aquella en que se encuentre, para empezar o terminar las obligaciones asignadas por la Compañía.

Art. 64. *Tripulación reforzada.*—La que comprende algún piloto adicional que le permite ocupar cualquier puesto en la función de pilotaje, con objeto de que algún miembro de la tripulación pueda tener un descanso parcial en vuelo.

Art. 65. *Vuelo corto.*—El de duración inferior a una hora quince minutos o aquél en que no se disponga de piloto automático.

Art. 66. *Vuelo medio.*—El de duración superior a una hora quince minutos e inferior a tres horas.

Art. 67. *Vuelo largo.*—El de duración superior a tres horas.

Art. 68. *Vuelos de situación, posición y ferry.*—Se considerarán vuelos de situación los desplazamientos realizados por los Tripulantes Técnicos para hacerse cargo de un servicio de vuelo asignado o, a la terminación del mismo, regresar a la base.

Se considera vuelo de posición aquél en que se desplaza un avión, bien para emprender un servicio programado o para auxiliar un avión averiado.

Se considera vuelo ferry aquél que sin pasaje o carga realizan los aviones comerciales.

Art. 69. *Actividad en tierra.*—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que puedan serle asignadas a un Piloto por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 48. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción o simuladores de vuelo.

Art. 70. *Actividad aérea continuada.*—Cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior a diez horas, ambos períodos serán considerados como un solo período de actividad aérea.

Se considera actividad aérea continuada, a efectos exclusivamente retributivos, siempre que el período de descanso entre dos períodos consecutivos de actividad aérea sea mínimo, pero no básico. Para romper la actividad aérea continuada será necesario un período básico de descanso, con un tope máximo de treinta y seis horas.

Art. 71. *Imaginaria.*—Piloto a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne. No se podrá programar un servicio de vuelo después de un servicio de imaginaria en el mismo día.

Se procurará evitar, en lo posible, programar dos imaginarias en dos días consecutivos.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía el tripulante deberá recibir el aviso para iniciar el servicio o serie de ellos con un mínimo de cuarenta y cinco minutos de antelación.

Cuando a un tripulante de imaginaria se le asigne un servicio o serie de servicios sin regreso a base el mismo día, se le notificará la duración prevista del servicio.

La duración del servicio de imaginaria no podrá exceder de veinticuatro horas.

Art. 72. *Retén.*—Piloto en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas.

Art. 73. *Día franco de servicio.*—Aquél en el que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un piloto puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

Este deberá serle asignado antes de las 22:00 horas locales del día anterior y el piloto tendrá la obligación de establecer contacto con la Unidad responsable de la programación de Vuelos, entre las 22:00 y las 22:30 horas locales.

Después de dicha hora límite de asignación de servicio, si no se le ha nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

No obstante, si la oficina de programación conociera el servicio antes de las 22:00 horas lo comunicará al tripulante con la mayor antelación posible.

Art. 74. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el piloto sin que deba ser requerido para que efectúe servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

El día libre absorbe cualquier período de descanso generado por la actividad anterior.

El día que un piloto deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un libre. El día de reconocimiento será considerado como un día sin servicio.

Durante los programas de los cursos teóricos en base, se procurará respetar como libres los sábados y domingos.

Los pilotos que deban incorporarse a un Destacamento, Residencia o Destino, podrán disponer, además, de dos, cuatro u ocho días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo, dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

En los destacamentos cuya duración sea inferior a treinta y un días, no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres.

Cuando un piloto pierda, por necesidad del servicio, alguno de los días libres que le correspondan, y no se pueda recuperar durante el mes, podrá optar por recuperarlo en el mes siguiente o añadirlo a las vacaciones anuales, de mutuo acuerdo con la Compañía, o por compensación económica, cuya valoración, será objeto de negociación entre la Compañía y la Representación de los Tripulantes técnicos.

En programación, los días libres quedarán ordenadamente señalados.

Art. 75. *Vacaciones.*—Períodos de treinta días seguidos, o dos períodos de quince días, que disfrutarán todos los pilotos a lo largo del año, en los períodos de disponibilidad.

Previa conformidad con la Compañía, a petición individual, los pilotos podrán fraccionar sus vacaciones en períodos más breves. Dichos períodos serán, uno al menos, de quince días y los otros como mínimo de siete días.

El régimen de vacaciones se regirá conforme al Anexo 3.

Art. 76. *Límite máximo de horas de vuelo.*—Se establece un límite máximo de horas de vuelo, «calzo a calzo» (bloque), al mes de noventa horas, doscientas setenta horas al trimestre y novecientas noventa horas al año.

Art. 77. *Límites de actividad laboral.*—El límite máximo de horas de actividad laboral mensual, normalmente, será de 180 horas.

Art. 78. *Período de descanso.*—Descanso Básico: Será igual a la actividad precedente más una hora y no inferior a diez horas.

Descanso Mínimo: Diez horas.

Art. 79. *Límite de serie de servicios.*—La programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cinco días.

Art. 80. *Límite de etapas.*—El número normal de etapas en programación se limitará a seis, y en situaciones excepcionales podrá ampliarse hasta ocho.

Art. 81. *Días libres.*—El piloto dispondrá de diez días libres al mes y ciento doce al año.

Si por necesidades de programación, fuera necesario la disminución de días libres durante un período de tiempo, el colectivo de pilotos y la Compañía establecerán el sistema y las condiciones que hagan posible la realización de dicha programación.

Art. 82. *Programación.*—En la confección de la programación, la Compañía tendrá en cuenta los aspectos técnicos y operativos de las diferentes rutas y del tipo de avión empleado.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las 12:00 horas del día 24 de diciembre y 00:00 del día 25 de diciembre y las 12:00 horas del día 31 de diciembre y las 00:00 horas del día 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los pilotos de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de diciembre, o con permiso sin sueldo concedido para esta misma quincena, siempre que este permiso sin sueldo sea ininterrumpido y de diez días de duración mínima. En cualquier caso no podrán coincidir en un mismo piloto los dos días.

Art. 83. *Condiciones de programación.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las condiciones recogidas en este artículo.

La programación se hará de acuerdo con los límites de actividad aérea normal, garantizando los períodos de descanso y días libres correspondientes y procurando no ajustar al límite máximo para dar estabilidad a la realización de servicios, siempre dentro de la norma establecida en este Convenio.

Dentro del entramado de las necesidades de operaciones, los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo a disposición de la Compañía, días libres, días festivos, y todo cuanto pueda ser motivo de diferencia, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los tripulantes de una misma función y flota. En la planificación de los servicios se procurará la mayor productividad en los tiempos de actividad y concentrar los períodos de descanso en la base.

Trimestralmente, la representación de Tripulantes Técnicos, juntamente con la Dirección de Operaciones, analizará las desviaciones ha-

bidas respecto a lo establecido en el párrafo anterior y estudiará las posibles medidas correctoras.

Los representantes de los Tripulantes Técnicos tendrán acceso a toda la documentación relacionada con el control de programación, así como deberán ser informados con antelación de los cambios de programación, tanto en lo referente a líneas nuevas, cambios de horarios, etc.

Las diferencias imposibles de subsanar en un mes determinado serán recogidas en los sucesivos, de tal manera que, al finalizar el año, tales diferencias tiendan a quedar compensadas.

Si, por razones excepcionales, resultara imposible la igualación dentro del año, ésta continuará en el siguiente y sucesivos, mediante el arrastre de los distintos conceptos a igualar.

La Dirección de la Compañía y los Representantes de los pilotos, admiten, de hecho, que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas, o para mejorar el acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar, en cada uno de estos casos, limitaciones especiales, una vez examinadas las circunstancias.

**Art. 84. Facultades del Comandante.**—Cuando antes de iniciar el vuelo se prevea necesario exceder el máximo de actividad aérea establecida para la realización de una etapa o serie de ellas, el Comandante tomará la decisión que comunicará a Control de Operaciones, de exceder o no la actividad aérea, usando de su discreción y buen juicio y hasta el límite establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Cuando el máximo de actividad haya sido superado, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado el período de descanso y en qué medida, comunicándolo a Control de Operaciones.

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

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

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

**Art. 85. Preavisos.**—Los plazos de preavisos para destacamento, residencia o destino, serán de quince, treinta y cinco y sesenta días respectivamente.

## CAPITULO VII

### Retribuciones

**Art. 86. Conceptos retributivos.**—Los Pilotos de la Compañía serán retribuidos por los siguientes conceptos:

#### A) Retribuciones fijas.

1. Sueldo Base.
2. Prima garantizada.
3. Prima de responsabilidad de Comandante.
4. Antigüedad.
5. Plus de transporte.
6. Plus de inspección de tránsito.
7. Complemento de nivel.
8. Prima de Coordinación.

Los conceptos retributivos fijos en los niveles 6, 7 y 8 serán exclusivamente los siguientes: Sueldo Base, Plus de transporte y Prima garantizada, en los importes que se reflejan en la Tabla salarial así como el complemento de antigüedad. Estos únicos conceptos absorberán el contenido económico del resto de los conceptos fijos relacionados en el apartado A.

#### B) Retribuciones variables.

1. Prima por razón de viaje.
2. Plus de nocturnidad.
3. Prima de gestión de Comandante.

- C) Pagas extraordinarias.
- D) Gastos compensatorios.

—Dictas.  
—Plus de Transporte.

#### E) Seguros.

**Art. 87. Sueldo Base.**—Los sueldos base de cada nivel son los expresados en el Anexo I.

**Art. 88. Premio de Antigüedad.**—El personal de plantilla recibirá en concepto de premio de antigüedad un 5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada trienio de antigüedad administrativa y mes, hasta un máximo de ocho trienios.

No obstante, se tendrán siempre en cuenta los topes establecidos por la legislación vigente.

Los premios de antigüedad se devengarán a partir del día primero del mes en que se cumplan los tres años que generan el derecho al trienio y con la retribución de ese mes.

A estos solos efectos la antigüedad se computará teniendo en cuenta el tiempo efectivo de servicio en la Compañía independientemente de los grupos laborales en que haya estado encuadrado.

**Art. 89. Prima garantizada.**—Los tripulantes percibirán en concepto de prima garantizada, las cantidades que se especifican en el Anexo I y que vienen referidas a la cantidad de sesenta horas de vuelo estándar mensuales.

**Art. 90. Prima de responsabilidad de Comandante.**—Los pilotos con función de Comandante en la Compañía, percibirán en tanto que desempeñen dicha función, la cantidad fijada en el Anexo I.

**Art. 91. Prima de gestión de Comandante.**—Los pilotos con función de Comandante en la Compañía percibirán, en tanto que desempeñen dicha función, una prima cuya cuantía será igual al 50 por 100 de la suma de lo devengado por los conceptos de horas G1 y G2.

**Art. 92. Plus de transporte.**—En concepto de compensación por los gastos realizados para su traslado con ocasión del servicio en los trayectos ciudad-aeropuerto-ciudad, se abonará la cantidad establecida en la tabla salarial del Anexo I.

**Art. 93. Plus de inspección de tránsito.**—En concepto de retribución por la realización de las Inspecciones de Tránsito necesarias en todos los aeropuertos, se abonará la cantidad establecida en el Anexo I citado.

**Art. 94. Prima por razón de viaje.**—Las horas de vuelo estándar que superen la cifra de sesenta se abonarán al precio establecido en el Anexo I, siendo de primer bloque (G1), aquellas comprendidas entre las citadas sesenta horas estándar garantizadas y las setenta y cinco horas estándar en cómputo mensual. Las superiores a setenta y seis horas estándar se abonarán de acuerdo con la cantidad establecida para horas de segundo bloque (G2).

**Art. 95. Imaginarias.**—Los servicios de Imaginaria serán computados, a efectos exclusivamente retributivos, como seis horas de vuelo del primer bloque (G1), salvo en el supuesto en que se presten servicios de vuelo, en cuyo caso la retribución de las horas estándar realizadas absorberá este concepto hasta donde alcance. En cualquier caso se garantizan las citadas seis horas como mínima retribución para el período del servicio.

**Art. 96. Retén.**—Los servicios de Retén, serán computados a efectos exclusivamente retributivos, como tres horas de vuelo del primer bloque, salvo en el supuesto en el que se presten servicios de vuelo, en cuyo caso la retribución de las horas estándar realizadas, absorberá este concepto hasta donde alcance. En cualquier caso garantizan las citadas tres horas como mínima retribución para el período del servicio.

**Art. 97. Prima de coordinación.**—En concepto de retribución por la realización de las hojas de carga y centrado, así como por la asistencia a la realización de las actividades necesarias para la puntual salida del vuelo, se abonará la cantidad establecida en el Anexo I citado.

**Art. 98. Prima por exceso de actividad.**—Se establece una prima para retribuir aquellos casos en que se superen las ciento sesenta horas de actividad al mes. La cuantía de esta prima se fija en el Anexo I.

**Art. 99. Plus de nocturnidad.**—Como plus de nocturnidad se establece la cantidad resultante del 20 por 100 de la hora G1. A estos efectos, se considerarán las horas nocturnas de actividad aérea de acuerdo con la definición de este mismo Convenio.

**Art. 100. Vacaciones.**—Durante el período de vacaciones el Piloto sólo percibirá los conceptos fijos descritos en el artículo 86 A) por el importe correspondiente a su nivel que figura en la Tabla de Retribuciones. Si las vacaciones se disfrutaran fraccionadamente en dos quincenas, las horas de vuelo de la prima garantizada se entenderá fraccionada en igual proporción, afectándole el fraccionamiento a la aplicación posible de las horas G1 y G2.

**Art. 101. Pagas extraordinarias.**—La Compañía abonará dos pagas extraordinarias al año: una en junio y otra en diciembre. La cuantía de estas pagas viene determinada en la tabla del Anexo I y es resultado de sumar la cuantía de los siguientes conceptos:

- Sueldo base.
- Premio de antigüedad.
- Prima garantizada.

**Art. 102. Dietas.**—Concepto de dieta.

La dieta se devenga para satisfacer las necesidades de mantenimiento que se originan en los desplazamientos fuera de base que se efectúan por necesidades de la Compañía.

La cuantía de las dietas será de 6.500 pesetas para nacional y 11.500 pesetas para internacional.

Cada día que el Piloto tenga nombrado servicio de vuelo y lo desarrolle total o parcialmente, devengará la dieta completa.

La cuantía de la dieta por actividad no aérea será igual a la prevista por la Compañía para todo el Personal aplicándose, asimismo, el régimen común en materia de devengo.

En ningún caso se podrá devengar más de una dieta completa en veinticuatro horas, contadas desde el inicio del servicio.

A efectos de definir si la dieta ha de ser nacional o internacional, se tomará como criterio de devengo el aeropuerto de destino. En el supuesto de coincidencia de dos aeropuertos, uno nacional y otro internacional en un mismo y único período, se tomará el internacional.

**Compensación por destacamento.**

Los pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación en concepto de compensación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por las cantidades consignadas en este mismo artículo, como dieta, si aquél no excede de treinta y un días. Si lo sobrepasa, la compensación se reduce a la mitad por los días en exceso.

**Compensación por residencia.**

La compensación por residencia será igual al 85 por 100 de la que correspondería por destacamento.

**Compensación por destino.**

La compensación por destino será igual al 40 por 100 de la que correspondería por destacamento.

**Art. 103. Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.**—Cuando en las situaciones de Destacamento, Residencia o Destino, no se llegaran a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Piloto recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando en los casos de residencia o destino se alteren los plazos previstos por causa imputable a la Compañía, el Piloto recibirá en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

**Art. 104. Vuelos en situación.**—Los vuelos en situación se retribuirán por la mitad del tiempo de vuelo invertido en su realización como horas G1. Las horas invertidas no computan a ningún otro efecto.

**Art. 105. Seguros.**—Se contratará libremente con una o varias Entidades aseguradoras un sistema de Seguros para los Pilotos que prevea: Pérdida de Licencia, Seguro Médico y Seguro de Vida y Accidentes.

La Compañía satisfará el importe de las primas resultantes, deduciendo de las retribuciones a percibir por el Piloto, las partes correspondientes al mismo.

Los pilotos aceptan quedar asegurados en las entidades aseguradoras elegidas de mutuo acuerdo por la Compañía y la Representación de los pilotos. Conociendo ésta con carácter previo, el detalle de las pólizas a suscribir.

La Compañía asumirá los siguientes porcentajes de las primas de los seguros anteriormente citados:

- Pérdida de Licencia: 85 por 100 sobre una póliza de hasta 30 millones.
- Seguro de vida y accidentes: 85 por 100 sobre una póliza de hasta 10 millones.
- Seguro médico: 50 por 100.

**Art. 106. Complemento en situación de baja por enfermedad o accidente.**—La Compañía complementará las procedentes prestaciones de la Seguridad Social en situaciones de baja temporal por causa de accidente o enfermedad debidamente acreditadas.

El complemento se devengará a partir del decimoquinto día de la baja y por el importe necesario hasta el 100 por 100 de los conceptos retributivos fijos correspondientes, percibiendo el 75 por 100 de dichos conceptos desde el inicio de la prestación de Seguridad Social.

**Art. 107. Vestuario.**—La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en tanto no se aplique el nuevo sistema que se encomienda elaborar a un grupo de trabajo con la representación Sindical en la Compañía y de la Dirección.

El piloto recibirá al iniciar su relación laboral las prendas de uniforme que se relacionan en el Anexo 4.

**Art. 108. Dotación alimenticia.**—La Compañía mantendrá el actual régimen de dotación alimenticia en tanto no se aplique el nuevo sistema que se encomienda elaborar a un grupo de trabajo compuesto por la Dirección y la representación sindical en la Compañía.

**Art. 109. Gastos por reconocimiento médico.**—La Compañía se hará cargo de los gastos originados por los reconocimientos médicos periódicos de los tripulantes técnicos, incluyendo traslado en avión y estancia en hotel cuando proceda.

**Art. 110. Régimen de billetes.**—Hasta tanto no se dicten normas específicas sobre el régimen de billetes gratuitos y/o de tarifa reducida en las redes del Grupo Iberia, el colectivo de pilotos disfrutará de los siguientes billetes en las condiciones económicas y de reserva de plaza que se especifican a continuación:

**Pilotos:**

Billetes de recreo o gratuito para la red operada por «Binter Mediterráneo», sin reserva de plaza: sin límite anual.

**Cónyuges:**

Billetes de recreo gratuito para la red operada por «Binter Mediterráneo» sin reserva de plaza: 12 trayectos anuales. Con reserva de plaza: seis trayectos anuales.

**Hijos:**

Billetes de recreo gratuito para la red operada por «Binter Mediterráneo» sin reserva de plaza: 12 trayectos anuales. Con reserva de plaza: seis trayectos anuales.

Se entiende por trayecto, a estos efectos, el recorrido de ida y vuelta.

**DISPOSICION TRANSITORIA**

Con independencia de lo dispuesto en el párrafo primero del artículo 27, la Dirección podrá contratar pilotos asignándoles nivel retributivo distinto al último, previa deliberación con la representación de los Tripulantes Técnicos.

A partir de la fecha de entrada en vigor de este Convenio se considerará escalafón único de pilotos independientemente de que desempeñen las funciones de Comandante o de Copiloto. Los pilotos de nuevo ingreso entrarán a continuación del último piloto del escalafón, produciéndose la promoción de pilotos de acuerdo con la normativa establecida en este Convenio.

La tabla salarial del Anexo 1 surtirá plenos efectos a partir del primero de abril de mil novecientos noventa y dos.

Ambas partes acuerdan de cara al futuro, adecuar las condiciones de productividad y plantilla con el fin de conseguir los niveles que existan en ese momento en las compañías aéreas de análoga naturaleza en el entorno de la CEE.

**ANEXO 1****Tabla salarial**

Conceptos/Nivel	Nivel ID	Nivel IC	Nivel IB	Nivel IA	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7	Nivel 8
Sueldo base	114.490	114.490	114.490	114.490	114.490	114.490	114.490	114.490	114.490	114.490	114.490	80.000
Complemento de nivel	41.222	38.168	35.341	32.723	30.299	28.054	25.976	24.053	22.271			
Plus de transporte	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036	20.036
Prima garantizada	365.955	348.528	325.868	306.445	283.785	260.048	236.309	210.411	185.593	155.474	115.474	94.964
Plus inspección tránsito	85.868	85.868	85.868	85.868	85.868	85.868	85.868	85.868	85.868			
Prima de coordinación	50.032	50.032	50.032	50.032	50.032	50.032	50.032	50.032	50.032			
Prima responsabilidad comandante	194.633	194.633	194.633	194.633	194.633	194.633	194.633	194.633	194.633			
Horas G1 (61 a 75)	6.320	6.076	5.755	5.482	5.163	4.829	4.494	4.130	3.780	2.591	1.925	1.583
Horas G2 (+ de 75)	7.867	7.547	7.132	6.778	6.362	5.927	5.494	5.018	4.564	3.109	2.310	1.900
Imaginarías (6 G1)	37.920	36.456	34.530	32.892	30.978	28.974	26.964	24.780	22.680	15.546	11.550	9.498
Horas de actividad > 160	1.411	1.344	1.256	1.181	1.095	1.003	911	811	716	500	400	300
Horas nocturnas (20 % G1)	1.264	1.215	1.151	1.096	1.033	966	899	826	756	518	385	317
Dieta nacional	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
Dieta internacional	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500
Prima gestión comandantes	50 % de la cantidad que resulte de sumar los conceptos G1 y G2											

## ANEXO 2

Tabla de tiempos de vuelo estándar

De	A	Tiempos estándar
AGP	VLC	01:40
AGP	SVQ	00:45
AGP	MLN	00:52
ALC	PMI	01:10
ALC	IBZ	00:55
BCN	MAH	01:00
BCN	VLC	01:10
BCN	IBZ	01:10
IBZ	MAH	01:05
IBZ	PMI	00:45
IBZ	ALC	00:55
IBZ	BCN	01:10
IBZ	VLC	00:55
LEI	MLN	00:50
LEI	SVQ	01:15
MAH	BCN	01:00
MAH	IBZ	01:05
MAH	PMI	00:45
MAH	VLC	01:40
MLN	AGP	00:52
MLN	LEI	00:50
PMI	VLC	01:15
PMI	MAH	00:45
PMI	ALC	01:15
PMI	IBZ	00:45
SVQ	LEI	01:15
SVQ	AGP	00:45
VLC	BCN	01:10
VLC	PMI	01:15
VLC	MAH	01:40
VLC	IBZ	00:55
VLC	AGP	01:40

## ANEXO 3

## Vacaciones

## A. Normas generales.

Al conceder la Compañía las vacaciones dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo, cuando así se hubiese solicitado por el Tripulante Técnico y le correspondiese por su puntuación, sobre periodos múltiples de quince días, excepto en los meses de verano.

Los Tripulantes Técnicos en situación de destacamento tendrán derecho a que se les respeten los periodos voluntarios asignados mientras dure esta situación, excepto en los meses de verano.

En el supuesto de vacaciones voluntarias, dejarán de percibir la dieta de destacamento y de disfrutar de cualquier otra prestación o derecho dimanante del mismo.

En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un periodo de vacaciones forzosas, tendrá prioridad el destacamento.

No obstante lo anterior, la Compañía podrá asignar vacaciones a tripulantes en situación de destacados cuando las necesidades del servicio lo aconsejen. A estos tripulantes se les incluirá en la rotación total de la flota, no perdiendo la situación de destacados durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

## B. Puntuaciones.

	Puntos	1.ª quincena	2.ª quincena
1. Julio, agosto	24	12	12
2. Septiembre	16	10	6
3. Junio	12	4	8
4. Abril, mayo	8	4	4
5. Diciembre	6	0	6
6. Enero	4	4	0
7. Febrero, marzo, octubre y noviembre	0	0	0

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día, y los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos puntos por día.

La Valoración de las vacaciones disfrutadas se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alicuota del coeficiente del mes que corresponda, sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos se tomará el

más próximo por defecto o por exceso si la fracción es mayor o menor a 0,5 puntos.

Al piloto que disfrute de un periodo de vacaciones con carácter forzoso no le serán de aplicación los puntos que se establezcan en este apartado para dicho periodo.

Si se eligen en dos periodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final de año.

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales se sumarán a las de los años anteriores al 31 de diciembre de cada año y se darán a conocer al colectivo de pilotos.

Los tripulantes de nuevo ingreso en plantilla adquirirán como puntuación inicial la del piloto de su grupo y función que la tenga más alta.

Los tripulantes que cambien de función o flota arrastrarán en su nuevo puesto la puntuación que tuvieran en el anterior.

## C. Enfermedad en vacaciones.

El periodo de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación justificativa correspondiente. La fracción del periodo interrumpido por esta causa la disfrutará, por designación de la Empresa, antes del 31 de diciembre. Si no fuere posible, por continuar en tal fecha en comunicación de su restablecimiento, sujeto a las necesidades operativas. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el periodo y condición real en que lo disfrute.

## D. Voluntarios y forzosos.

Para los periodos solicitados libremente por el tripulante tendrá prioridad el de menor puntuación y, en caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga mayor antigüedad efectiva en la función.

Los tripulantes que no tengan asignados periodos voluntarios, formarán una lista para las asignaciones forzosas. Estas asignaciones se harán teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En el caso de tener dos o más pilotos el mismo número de puntos, se enviará al de menor antigüedad efectiva en la función.

## ANEXO 4

## Vestuario

El piloto recibirá al iniciar su relación laboral las prendas de uniforme que se relacionan en este Anexo y en el que se especifica la duración de las mismas.

## Equipo tripulante técnico

Suministro inicial	Renovación
2 Uniformes de invierno	1 chaqueta verano/invierno y dos pantalones cada año
2 Uniformes de verano	4 camisas año
4 Camisas manga larga	5 camisas año
4 Camisas manga corta	anual
2 Corbatas	anual
2 Juegos de hombreras	anual
6 Pares de calcetines	cada 3 años
1 Gabardina	2 par/año
2 Pares de zapatos mocasin negro	cada 5 años
1 Maleta	cada 3 años
1 Cartera	anual
1 Pasador de corbata	1 anual
2 Chalecos manga corta	1 anual
2 Chaquetas punto manga corta	1 anual

**13506** RESOLUCION de 13 de mayo de 1992, de la Dirección General de Trabajo por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del VI Convenio Colectivo de Delegaciones de la Empresa «Firestone Hispania, Sociedad Anónima».

Visto el texto del VI Convenio Colectivo de Delegaciones de la Empresa «Firestone Hispania, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 29 de abril de 1992 de una parte por miembros del Comité Intercentros de la citada razón social en representación del colectivo laboral afectado y de otra, por la Dirección de la Empresa en representación empresarial y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo.