

Editorial SM: Proyecto editorial para la materia Lengua Castellana y Literatura (autores: Bustos y Arribas) del primer curso de Bachillerato.

Editorial SM: Proyecto editorial para la materia Filosofía (autor: Tejedor) del primer curso de Bachillerato.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

22086 RESOLUCIÓN de 13 de septiembre de 1996, de la Dirección General de Trabajo y Migraciones, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del II Convenio Colectivo de trabajo para el personal Tripulante Técnico de Vuelo de la «Compañía Hispano Irlandesa de Aviación, Sociedad Anónima».

Visto el texto del II Convenio Colectivo de trabajo para el personal Tripulante Técnico de Vuelo de la «Compañía Hispano Irlandesa de Aviación, Sociedad Anónima» (número de código: 9009150), que fue suscrito con fecha 6 de agosto de 1996, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa para su representación, y de otra por la sección sindical del SEPLA en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3 del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo y Migraciones 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 septiembre de 1996.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

TEXTO ARTICULADO DEL II CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO PARA EL PERSONAL TRIPULANTE TÉCNICO DE VUELO DE LA «COMPAÑÍA HISPANO IRLANDESA DE AVIACIÓN, SOCIEDAD ANÓNIMA»

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 1. *Ámbito personal.*

Se regirá por el presente Convenio Colectivo el personal que preste servicios de naturaleza jurídico-laboral en la compañía, como Tripulante Técnico de Vuelo, en cualquier país donde preste sus servicios.

Quedan excluidos del ámbito personal de aplicación del Convenio:

- El personal que ocupe puestos con relación laboral especial de alta dirección.
- El personal encuadrado en otros grupos profesionales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, el cual se regirá por lo establecido en sus respectivos contratos laborales y, en su caso, Convenio Colectivo aplicable.
- El personal ajeno a la empresa que realice prácticas de vuelo.

Son partes otorgante del presente Convenio, por parte empresarial la representación legal de «Compañía Hispano Irlandesa de Aviación, Sociedad Anónima» (en adelante «la compañía»), y por parte de los Tripulantes Técnicos de Vuelo (los Pilotos), los representantes elegidos por los Pilotos,

afiliados actualmente a la sección sindical del SEPLA (en adelante «la representación de los Pilotos»).

Artículo 2. *Ámbito funcional.*

Será de aplicación el Convenio a las actividades de transporte aéreo desarrolladas por la empresa y al personal Tripulante Técnico de Vuelo que preste sus servicios como Piloto.

Artículo 3. *Ámbito territorial.*

Estas normas serán de aplicación a todos los centros y lugares de trabajo que la compañía tiene en todo el territorio del Estado español, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo 1.

Artículo 4. *Ámbito temporal.*

El presente Convenio entrará en vigor desde el día de su firma hasta el día 31 de diciembre de 1997.

La aplicación de las tablas salariales que se incluyen en el anexo a este Convenio tendrá efectos desde el 1 de enero de 1996.

Una vez vencida la vigencia del Convenio, se entenderá el mismo prorrogado de año en año, salvo denuncia expresa de alguna de las dos partes otorgantes en los términos que se reseñan en el artículo 6.

Artículo 5. *Revisión salarial.*

Para el año 1997 y en el supuesto de prorrogarse el Convenio en los años sucesivos, las condiciones salariales pactadas en el presente Convenio se revisarán anualmente, tomando como pauta indicativa el IPC previsto en los Presupuestos Generales del Estado para los doce meses siguientes, con la salvaguarda de que si al término de dicho período el IPC es superior en 0,5 puntos, será compensado en cuantía proporcional mediante paga al final del año, de aplicación a todos los conceptos retributivos.

En caso de que la diferencia entre el IPC real y previsto sea inferior a 0,5, no se diferenciará en las tablas salariales dicha diferencia hasta que se haya acumulado 1,0 puntos.

CAPÍTULO II

Condiciones generales

Artículo 6. *Denuncia.*

La denuncia del Convenio deberá producirse, en su caso, mediante escrito dirigido por la parte denunciante a la otra parte otorgante del mismo y, simultáneamente, a la autoridad laboral competente, dentro del mes de noviembre anterior próximo a su prevista finalización.

Una vez denunciado el Convenio, la negociación del que le suceda deberá iniciarse durante el mes de enero siguiente.

Artículo 7. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico e indivisible, quedando las partes automáticamente vinculadas al cumplimiento en su totalidad. En el supuesto de que la jurisdicción competente, en el ejercicio de sus facultades, dejara sin efecto alguna de sus cláusulas, la Comisión Negociadora deberá reunirse para considerar tal modificación, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio o, si por el contrario la modificación de tal o tales cláusulas, obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieran otorgado.

Artículo 8. *Conflictos de aplicación.*

Los conflictos originados entre los preceptos de dos o más normas laborales se resolverán mediante la aplicación de las normas previstas en la Ley.

Artículo 9. *Garantía personal.*

Se respetarán las condiciones laborales que, con carácter global, excedan de las establecidas en el presente Convenio, manteniéndose estrictamente «ad personam», hasta que las mismas sean absorbidas o compensadas por el mismo.

Artículo 10. Comisión Paritaria.

Dentro de los quince días siguientes del registro de este Convenio ante la autoridad laboral, se constituirá una Comisión Mixta Paritaria, compuesta por seis miembros, tres designados por la compañía y tres Pilotos designados por este colectivo, de los que uno como mínimo será Comandante y otro Segundo Piloto, y al menos uno debe haber participado en la deliberación del Convenio.

Las funciones de esta Comisión serán las legalmente establecidas y las previstas en el presente Convenio, en especial aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, teniendo acceso a la documentación pertinente. Será preceptivo acudir a la Comisión en caso de conflictos laborales individuales o colectivos, derivados de la interpretación del Convenio, debiendo emitir informe con carácter previo a cualquier resolución judicial.

La Comisión se reunirá en el plazo máximo de un mes, una vez convocada por cualquiera de las partes.

Las decisiones de la Comisión serán adoptadas por mayoría absoluta de sus miembros.

Una vez constituida la Comisión, ésta podrá determinar su reglamento de funcionamiento, que deberá registrar, en su caso, ante la autoridad laboral.

Artículo 11. Normativa complementaria.

La normativa vigente en materia de Navegación Aérea será de obligatoria observancia a la hora de interpretar el presente Convenio Colectivo.

Artículo 12. Salvaguarda de los intereses de la compañía.

El personal afectado por el Convenio velará por la salvaguarda de los intereses de la compañía como propios, en todo momento, y evitará toda actividad que pueda redundar en perjuicio del material, prestigio o resultados de la misma, siempre con respeto a las normas de seguridad en vuelo.

Artículo 13. Dedicación exclusiva.

Los Tripulante Técnicos no podrán dedicarse a otras actividades por cuenta propia o ajena, cuando dichas actividades comprometan el descanso que los tripulantes tienen que tener para la realización de los servicios asignados por la compañía. Y en ningún caso en actividades aéreas salvo autorización expresa de la compañía.

Artículo 14. Realización de servicios a otras empresas.

Los Tripulantes Técnicos de la compañía podrán realizar servicios en aviones ajenos a la misma, con autorización de la autoridad aeronáutica competente y siempre que se presten por toda la tripulación técnica, siempre y cuando así lo determine la compañía, previo acuerdo entre la Compañía y los representantes de los Pilotos.

En aquellos casos en los que la Compañía disponga o destaque un avión o aviones, a volar para otras compañías y estos servicios se realicen por los tripulantes de Futura, será necesario el establecimiento de normas específicas de dependencia jerárquica y técnica, alojamiento, higiene, seguridad, etc.

No se podrán prestar estos servicios a terceros, ni con aviones ajenos o de la compañía, cuando los mismos supongan una intervención en un proceso de conflicto laboral declarado que afecte a Tripulantes Técnicos, salvo pacto en contrario con la representación de los Pilotos de la compañía.

Artículo 15. Entrada en servicio de nuevas aeronaves.

Si durante la vigencia del presente Convenio, se pusieran al servicio de la compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique un cambio de situación económica o de trabajo, ello será objeto de revisión por parte de la Comisión Paritaria, teniendo preferencia para acceder a los puestos de pilotaje de dichas aeronaves los Pilotos en plantilla de la Compañía.

Artículo 16. Comisión Técnica.

1. Cuando la Dirección de la Compañía acuerde sancionar a un Tripulante Técnico, deberá dar audiencia previa a una Comisión Técnica.

Esta Comisión estará integrada por dos miembros designados por la Compañía y dos miembros designados por la representación de los Pilotos. La Comisión tendrá que emitir su informe en el plazo máximo de diez días hábiles, ininterrumpidamente mientras tanto el plazo de prescripción para sancionar, teniendo acceso a la información pertinente que tenga la Compañía. Los acuerdos de dicha Comisión serán adoptados por la mayoría de sus miembros, por escrito, que será comunicado a la Compañía. Tal informe no será vinculante para la Compañía, si bien implicará la nulidad de cualquier sanción impuesta por la Compañía cuando no se hubiera seguido los trámites regulados en el presente artículo.

2. En cada inspección o prueba de verificación de competencia, el instructor o inspector entregará una copia de la misma para que la firme el Piloto inspeccionado.

3. En el supuesto de que un Piloto sea calificado por debajo del mínimo requerido durante una inspección o verificación de carácter técnico profesional, se le programará el entrenamiento necesario para su recuperación, y si de nuevo fuese calificado por debajo del mínimo, el Departamento de Instrucción elaborará un programa de reentrenamiento teórico y/o práctico seguido de una nueva inspección con un instructor distinto a aquel que lo calificó anteriormente, en presencia de un Inspector delegado o reconocido de la Compañía elegido por el Piloto o de la DGAC. El resultado de las pruebas no se hará público hasta agotar el procedimiento establecido en este apartado.

4. Cualquier Piloto tendrá derecho a solicitar su expediente profesional para su examen en presencia del Jefe de Instrucción, entendiéndose que los expedientes profesionales son de carácter reservado.

CAPÍTULO III**Clasificación funcional****SECCIÓN 1.ª DEFINICIONES****Artículo 17. Alcance de las definiciones.**

Con el fin de desarrollar las definiciones que fueron establecidas en la Ordenanza de Trabajo, hoy derogada, y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en el presente capítulo las definiciones de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo y categorías laborales que ostentan.

Artículo 18. Tripulante Técnico.

Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones que permiten asignarles obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, que estén exigidas en el certificado de aeronavegabilidad de la DGAC o autoridad competente en cada momento.

Artículo 19. Tripulación.

Conjunto de Tripulantes Técnicos y Auxiliares, nombrados expresamente por la Compañía para la realización de servicios de vuelo.

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

Artículo 20. Piloto.

Tripulante Técnico en posesión de título, licencia y calificaciones que le acrediten como tal, y que según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá efectuar las funciones de pilotaje que la Compañía le asigne.

SECCIÓN 2.ª FUNCIONES**Artículo 21. Comandante.**

Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave que va a volar, habiendo sido considerado apto por la Compañía para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves realice tal función.

La función de Comandante será designada libre y expresamente por la Compañía.

Artículo 22. *Copiloto.*

Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones 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 casos de ausencia o incapacidad de éste.

SECCIÓN 3.ª CATEGORÍAS PROFESIONALES

Artículo 23. *Primer Piloto.*

Es el que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, a quien la Compañía ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje.

Artículo 24. *Segundo Piloto.*

Es el Piloto que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, quien la compañía ha calificado de apto para auxiliar al Primer Piloto en las funciones de pilotaje y sustituirle en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

CAPÍTULO IV

Clasificación económica

Artículo 25. *Niveles retributivos.*

Con objeto de adecuar la clasificación económico-profesional de los Pilotos por especialidades y niveles, se establecen las siguientes clasificaciones, a saber:

Pilotos	Niveles									
Primero	1A	1	2	3	4	5	6	7		
Segundo	1A	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un Tripulante Técnico puede alcanzar, de acuerdo con las normas de promoción, y que regula sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

CAPÍTULO V

Ingresos, promociones y ceses

Artículo 26. *Clasificación técnica.*

Los Tripulantes Técnicos son Pilotos con especialidades de Primeros y Segundos.

Artículo 27. *Escalafón técnico.*

La Compañía confeccionará anualmente los escalafones técnicos de los Tripulantes, ordenando a éstos por especialidades. El orden de cada Tripulante en el escalafón vendrá determinado por la fecha de alta en la respectiva especialidad. En caso de igualdad se colocará en primer lugar al que tenga mayor antigüedad en la empresa, y si ésta fuera la misma, al de mayor edad.

Como mínimo deberán figurar en el escalafón referido a todos y cada uno de los Pilotos, los siguientes datos:

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la empresa.
- Categoría profesional.
- Fecha de nombramiento en su especialidad.
- Meses trabajados en la empresa.

A efectos de publicación de los escalafones, se atenderá a lo siguiente:

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

anterior. Éste tendrá un plazo de un mes a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Compañía sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la cual tendrá que resolver en idéntico plazo. En caso de serle denegada la reclamación, podrá acudir en el plazo de un mes siguiente, computado desde el siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la Jurisdicción Social. Cuando la empresa dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de un mes comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

Ante cualquier reclamación relacionada con el escalafón técnico, será imprescindible el informe previo, a su resolución, de la Comisión Paritaria.

Artículo 28. *Antigüedad técnica.*

Para los Comandantes se considera antigüedad técnica la fecha en que un Primer Piloto, con contrato en vigor, esté en condiciones de realizar la función de Comandante de la aeronave, de acuerdo con los criterios de la Compañía.

Para los Segundos Pilotos, la antigüedad técnica será la computada desde la fecha de su primera calificación obtenida en la Compañía. En el supuesto de coincidencia de fechas, calificaciones y aptitudes, la prioridad quedará definida por la antigüedad administrativa y la edad.

Artículo 29. *Antigüedad administrativa.*

Vendrá dada por la cuenta de los meses trabajados en la Compañía, desde la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla, y descontándose el tiempo permanecido en excedencia.

En cualquier caso y a estos efectos, computará el período de vacaciones para todos los Tripulantes Técnicos, con el límite del período de vacaciones fijado en el Convenio.

Artículo 30. *Ingreso.*

La admisión del personal técnico de vuelo de la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones vigentes, y las establecidas en el presente Convenio.

Artículo 31. *Condiciones y pruebas de admisión.*

Las condiciones que deberán reunir los Pilotos para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección de la misma, que establecerá en cada momento las pruebas técnicas, psicológicas, médicas, teóricas, prácticas y de vuelo a superar, junto a las demás normas vigentes a cumplir.

En las pruebas de ingreso habrá un Piloto, elegido por el colectivo, que participará en las pruebas de admisión como observador.

El ingreso en la empresa como Piloto se llevará a cabo por el último nivel de especialidad, y éste, por seguridad en vuelo, deberá conocer el español.

Cualquier ingreso de Pilotos en la Compañía, fuese cual fuese la causa y procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del escalafón.

Excepcionalmente, a instancias de la Compañía, debidamente razonadas y conocidas las necesidades de la empresa, y previa acreditación por parte del Piloto que fuere objeto de ingreso, de su aptitud técnica, de cuya circunstancia deberá informarse obligatoriamente a la representación de los Pilotos, la cual emitirá informe preceptivo de acuerdo con las normas del punto 5 del artículo 33 de este Convenio, sobre la adecuación o no de dicho ingreso, podrá ingresarse en una especialidad y/o nivel superior establecida en este artículo.

Artículo 32. *Período de prueba.*

Se podrá establecer un período de prueba que oscilará entre quince días y seis meses, a libre elección de la Compañía, y que deberá constar por escrito.

Durante el período de prueba, la Compañía y el tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni indemnización alguna.

En el supuesto de que sea el tripulante el que rescinda su relación laboral, deberá indemnizar a la Compañía en los términos que figuren en su contrato de trabajo.

Superado el período de prueba pasarán a la plantilla, reconociéndose en ese momento a todos los efectos la antigüedad administrativa desde la firma del contrato.

Artículo 33. *Preferencia para el ingreso y provisión de vacantes.*

1. En el supuesto de cubrir alguna vacante en los términos previstos en el artículo 30, el personal de la Compañía perteneciente a otra especialidad o categoría, tendrá preferencia para ocupar las plazas vacantes, siempre que no tuviesen en su expediente nota desfavorable, sometándose a las mismas pruebas y requisitos que se exigirán al personal externo.

2. Hay que entender, naturalmente, que tanto el personal interno como el externo, deben superar los mínimos exigidos previamente por la Compañía en cada uno de los exámenes o pruebas establecidas al efecto y que la preferencia será válida tan sólo en igualdad de condiciones.

3. Asimismo, tendrán preferencia en las condiciones citadas anteriormente quienes hubiesen desempeñado funciones anteriormente en la Compañía, en igual puesto de trabajo de la vacante a cubrir, siempre que hubieran cumplido el contrato anterior y no tuvieren nota desfavorable alguna en su expediente.

4. En el supuesto de concurrir varios aspirantes a una misma plaza, y siempre salvando el principio de igualdad de capacitación demostrada, se decidirá la concesión de la plaza por el mismo orden desarrollado en este artículo.

5. La Compañía, consultada la representación de los Pilotos, establecerá normas especiales para contratación de Pilotos con alta experiencia, los cuales deberán conocer el español por motivos de seguridad en vuelo. Asimismo, definirán los requisitos mínimos para poder estar encuadrados dentro de esta condición.

Artículo 34. *Nuevas contrataciones.*

Antes de efectuar una nueva contratación, la Compañía llevará a cabo un concursillo de traslados ofertando el nuevo puesto, para ello comunicará a los Pilotos en plantilla la plaza a cubrir, teniendo prioridad para el cambio de base y/o destino los Pilotos que ostenten más antigüedad en la base y/o destino que abandonen. Una vez efectuado dicho trámite, en el plazo de diez días se procederá a la nueva contratación en la base en que se haya producido la vacante.

Las bases actuales de la compañía son las de Palma, Tenerife y Gran Canaria; los Tripulantes podrán ser contratados en una o dos de estas tres bases, o en cualesquiera otras bases que la Compañía abra, habiéndolo comunicado al colectivo de Pilotos y ofertado esa nueva base según el párrafo precedente.

La segunda base será renunciable en cualquier momento por el Piloto. Dicha renuncia no podrá afectar a la primera base. La renuncia a la segunda base producirá efectos a partir de los cuarenta y cinco días desde su formulación.

Artículo 35. *Designación de cargos.*

La relación de los cargos que a continuación se relacionan se efectuará entre los Pilotos que estén contratados como fijos en plantilla por la Compañía, con una antigüedad administrativa mínima de dos años:

Director de Operaciones.
 Jefe de Instrucción.
 Jefe de Seguridad en Vuelo.
 Jefe de Flota.
 Jefe de Inspección.
 Instructor de Flota.
 Inspector de Flota.
 Jefe de Oficina Técnica.

Así como los cargos que en el futuro se creen directamente relacionados con la actividad de navegación aérea.

Artículo 36. *Progresión y promoción.*

1. La promoción de los Pilotos podrá ser:

a) Por cambio de función.—El paso de un Piloto a ejercer la función de Comandante se producirá por designación de la Compañía, de entre todos los Copilotos que hayan superado las evaluaciones, cursos y pruebas correspondientes. La opción para efectuar las evaluaciones, cursos y pruebas que se determinen, previos a la suelta de Comandante, se realizarán

por riguroso orden de antigüedad en el escalafón, entre los Copilotos que reúnan los requisitos determinados por la Compañía.

La Compañía establecerá los requisitos para poder efectuar las evaluaciones, cursos y pruebas previas a la suelta de Comandantes, así como en qué consistirán estas evaluaciones, cursos y pruebas, atendiendo prioritariamente a su comportamiento en flota. Los requisitos no podrán ser cambiados en los tres meses previos a la suelta de Comandante.

La promoción se producirá en la base que tenga el Copiloto en el momento de que por escalafón le llegue el turno de promocionarse, no pudiendo la Compañía condicionarle la promoción a costa de cambiarle de base.

Los cursos de refresco del simulador serán tenidos en cuenta a los efectos de capacitación.

En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador, la Compañía facilitará una nueva sesión de cuatro horas en un plazo razonable no superior a dos meses.

Si finalmente el Tripulante no pasase satisfactoriamente el examen teórico, el simulador o la suelta en línea, quedará en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiese vacante, tendrá derecho a otro curso.

Si por necesidades de la Compañía, que comunicará por escrito a la representación de los Pilotos, no se siguiera el orden de prioridad que le correspondiera por prioridad, al Piloto pospuesto, una vez completado el curso y habilitado definitivamente en la nueva plaza adjudicada, se le reconocerán los derechos escalafón a su nuevo puesto, desde la fecha en que le hubiese correspondido.

A las evaluaciones, cursos y pruebas correspondientes acudirán un número igual de Copilotos como plazas de Comandante promueva la compañía, con más un suplente por cada cinco o fracción de plazas convocadas.

En el supuesto de que el suplente no promocione a Comandante, continuará percibiendo sus haberes como Segundo Piloto, y a los efectos de la nueva promoción estará al turno que por escalafón le corresponda, sin que en ningún caso pueda adelantarse a los que le preceden en el escalafón.

b) Por cambio de nivel y/o especialidad a efectos puramente económicos.

2. Se entenderá por progresión el paso de un Piloto de un tipo de avión a otro de superior categoría, en el caso de que la Compañía tuviera dos o más tipos de avión diferente.

3. Las condiciones y pruebas para la promoción y progresión de Pilotos serán establecidas por la Compañía y reconocidas por la representación de los Pilotos, con una antelación mínima de tres meses.

A todos los efectos dichas condiciones se ajustarán a las normas del presente Convenio.

Artículo 37. *Renuncia a la promoción.*

Los Tripulantes Técnicos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionar y/o a progresar. En este supuesto, deberán continuar en su especialidad y/o flota, respectivamente, al menos dieciocho meses desde la fecha de tal renuncia.

Artículo 38. *Promoción por cambio de nivel.*

La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por parte del Tripulante Técnico se cumplan las tres condiciones siguientes:

a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el 4 inclusive, tres años en el nivel 3, cinco años en el nivel 2 y tres años en el nivel 1, transcurrido dicho plazo pasará a nivel 1A.

b) Haber completado el 60 por 100 de la media anual de las horas voladas por la flota o flotas a las que pertenezca, en la especialidad en que haya permanecido durante este tiempo.

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

Todo Tripulante que cumpla las condiciones requeridas en este artículo pasará al nivel retributivo siguiente.

No obstante el cambio de nivel 9 al 8 de Segundos Pilotos se realizará automáticamente al cumplirse los dos años de servicio en activo como Segundo Piloto, o al cumplir los requisitos de experiencia en vuelo de dos mil doscientas cincuenta horas en aviones de peso máximo estructural

al despegue de 14.000 kilogramos, o superior, o efectuadas en reactores; mil quinientas horas de B-737 o similar o superior, lo que ocurra antes de los tres requisitos.

Artículo 39. *Pérdida de capacidad.*

En el supuesto de que un Piloto pierda su capacidad para el desempeño de su labor, bien por retirada de licencia por causas médicas, o bien por pérdida objetiva de la capacidad para ejercer como tal, sobrevenida con posterioridad a su ingreso y en cualquier tiempo durante el contrato, salvo los supuestos de incapacidad temporal, jubilación, invalidez permanente absoluta, la Compañía, atendidas las vacantes de la plantilla y con preferencia a cualquier contratación, deberá asignarle otro puesto de trabajo dentro de las funciones propias de su categoría profesional, conservando los mismos haberes básicos, salvo en el caso de su prima de responsabilidad.

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

Cuando un Comandante pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje, permanecerá en la plantilla y especialidad en el nivel alcanzado como Primer Piloto, manteniendo los mismos haberes, salvo la prima de responsabilidad.

Artículo 40. *Cese voluntario.*

El Tripulante Técnico que desee dimitir y causar baja voluntaria en la Compañía, una vez superado y transcurrido el período de prueba que se le hubiera determinado en su contrato, se obliga a preavisar a la Compañía de tal decisión, con una antelación mínima de noventa o cuarenta y cinco días a la fecha de su baja efectiva en la empresa, según coincida respectivamente esta última fecha durante el período comprendido entre el 1 de abril y 30 de septiembre o 1 de octubre y 31 de marzo, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible.

En el caso de que dicho Tripulante Técnico no observara el plazo de preaviso antes expuesto, la Compañía podrá exigirle el pago de un día de salario por cada día de preaviso no observado, pago compensable en todo caso con las sumas que en el momento del cese acredite el Tripulante de la Compañía.

En el supuesto de que el cese afectara a cuatro o más Pilotos en el plazo de un mes, el preaviso de cuarenta y cinco días se extenderá a noventa días, a partir del cuarto, con independencia de la fecha de su efectividad.

Artículo 41. *Regulación de empleo.*

Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera aprobada por la autoridad laboral competente, y no afectara a la totalidad de la plantilla, se considerará preferentemente en orden inverso a la fecha de ingreso a la empresa, computándose los meses de antigüedad trabajados en la empresa, excepción hecha de los que voluntariamente se adscriban a la regulación de empleo.

No podrá contratarse nuevo personal hasta tanto, por parte de la Compañía, no se hayan ofertado a los Pilotos que hubieran causado baja como consecuencia de un expediente de regulación de plantilla, y siempre y cuando dicha contratación afecte a los puestos de trabajo que ocupen los Pilotos implicados en ese expediente. Esta preferencia estará vigente durante el período de dos años.

CAPÍTULO VI

Programación de servicios

Artículo 42. *Programaciones.*

La representación de los Pilotos, por mediación de la Jefatura de Flota, participará aportando sugerencias e iniciativas, que pueden ser de interés para la mejor resolución de problemas operativos específicos de las flotas y que revistan interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad y economía de la operación y con la óptima utilización de las tripulaciones.

La Compañía preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Tripulantes Técnicos, al menos cinco días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publi-

cará como mínimo para un mes. Ambas condiciones se cumplirán siempre que no existan causas excepcionales que las imposibiliten.

Dentro del entramado de las necesidades operacionales, los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo a disposición de la Compañía, días libres, y todo cuanto pueda ser motivo de diferencia, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Tripulantes. En la planificación de los servicios se procurará conceder a los Tripulantes tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

En la hoja de programación de servicios de los Pilotos, y trimestralmente, deberán figurar las horas totales de vuelo. Trimestralmente la Compañía facilitará a la representación de los Pilotos un listado de todos los Pilotos en el que se reflejen horas de vuelo (bloque I y II), horas nocturnas, días libres, dietas (por diversos conceptos) y días de vuelo.

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

Trimestralmente, la representación de los Pilotos juntamente con la Jefatura de Flota y la Compañía, analizará las desviaciones habidas respecto a lo establecido en los párrafos anteriores y estudiará las posibles medidas correctoras, en su caso.

Los cambios de programación se notificarán a través del chequeo, tan pronto se produzcan dichos cambios. Si el Tripulante no tuviese la obligación de chequearse, se le notificará telefónicamente en su domicilio.

Cuando la Compañía decida cambiar o programar un servicio no programado a un Piloto, para el día siguiente al día libre, tendrá que comunicárselo con una antelación mínima de nueve horas, al objeto de que el piloto pueda programarse el resto de su día libre para acudir al servicio asignado con el descanso reglamentario, si dicho aviso no se produce, será potestad del Piloto hacer el servicio si considera que lo puede realizar. No existirá sujeción a plazo cuando el vuelo se retrase.

Cuando se produzca un cambio de servicio o serie de servicios (incluido horario) con una antelación de menos de veinticuatro horas, el Departamento de Programación avisará al Tripulante a su domicilio. Si no se localizase al Tripulante en su domicilio, se le comunicará en el chequeo.

Cuando dicho cambio suponga un adelanto de más de dos horas respecto del que tenía, y la firma sea entre la una y las ocho horas, dicho cambio se tendrá que comunicar en el plazo de ocho horas, aproximadamente, antes de la realización del servicio; en caso contrario, será potestad del Tripulante la realización del mismo.

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

En caso de que un Tripulante Técnico no tenga en su poder la programación en el plazo fijado anteriormente y por causas ajenas a él, deberá ser informado al menos verbalmente de su programación. En este caso, si el Tripulante solicita que se le envíe la programación, el Departamento de Operaciones de Palma se la enviará a Operaciones desde la que el Tripulante esté operando.

CAPÍTULO VII

Estatus de los Pilotos

Artículo 43. *Clasificación de situaciones.*

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

- En activo.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida.
- Con licencia no retribuida.
- Excedencia voluntaria.
- Excedencia forzosa.
- En suspensión de actividad.
- Cualquier otra contemplada legalmente.

Artículo 44. *Piloto en activo.*

Son los Pilotos que, habiendo superado el período de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía las funciones propias de la especialidad para la cual han sido contratados.

A estos efectos se consideran en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente o aun simultáneamente, con su actividad de vuelo efectúan vuelo de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentran en comisión de servicio.

Artículo 45. Piloto en comisión de servicio.

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

A estos efectos se consideran como tales el desempeño de puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones o conferencias profesionales, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centros de la Compañía, otras empresas y cualquier otra actividad similar, siempre que para ello sea requerido por la Compañía.

También se encuentran en esta situación aquellos Pilotos que por razón de su cargo representativo, conforme a lo contemplado en este sentido, en el ámbito del presente Convenio, sean formalmente requeridos por la Compañía para cumplir obligaciones inherentes a tal cargo.

Artículo 46. Piloto con licencia retribuida.

Los Pilotos tendrán derecho a licencia retribuida cuando lo soliciten, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

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

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

Artículo 47. Piloto con licencia no retribuida.

Anualmente, los Pilotos podrán solicitar un permiso sin sueldo por un plazo entre quince y treinta días ininterrumpidos por asuntos particulares.

El límite máximo de concesión de permisos no retribuidos en cuanto a número de trabajadores que pueden disfrutar de este permiso, será simultáneamente, de 1 por cada 40 o fracción dentro de cada flota y especialidad.

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

Las vacaciones tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas. Siempre que las necesidades del servicio así lo permitan, se podrá incrementar el mencionado número de concesiones. Durante este período serán a cargo de la Compañía los gastos de seguros sociales y otros seguros contratados para el colectivo de Pilotos, según lo establecido en el artículo 112.

Para adaptar la concesión de tales licencias a la programación de vuelos, tal petición deberá obrar en poder de la Compañía, con al menos cuarenta y cinco días antes de su disfrute.

Artículo 48. Piloto en 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 empresa una antigüedad mínima de dos años.

No existirá para la empresa obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada, cuando existiera en tal situación un número superior al 5 por 100 por cada especialidad dentro de cada flota. La petición de excedencia será resuelta por la empresa en el plazo máximo de treinta días a contar desde la presentación de la solicitud.

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, permaneciendo mientras tanto de baja a todos los efectos.

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

El Piloto en excedencia voluntaria no podrá prestar servicio en otra empresa dedicada al transporte aéreo, salvo si lo autorizase expresamente aquella que lo concedió, produciendo el incumplimiento de ello el cese definitivo del excedente.

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

El Piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Compañía, de acuerdo con la autoridad aeronáutica competente, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que se comenzó la excedencia. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación perderá el derecho a la reincorporación.

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su especialidad. La reincorporación del Piloto se efectuará en la flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia y, si esta flota no existiera, pasará a la análoga. La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca correspondiente a su especialidad.

A partir de la entrada en vigor de este Convenio, el Piloto que haya disfrutado de una excedencia voluntaria, no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos tres años desde su reingreso, salvo pacto en contrario.

El Piloto podrá obtener la reincorporación a la Compañía antes de finalizar el período completo, si lo solicitara por escrito, con antelación mínima de sesenta días, siempre que existiera vacante en su especialidad.

La Compañía asumirá los costes derivados de su licencia y habilitación, de acuerdo con la normativa de Aviación Civil, cuando el período de excedencia sea de seis meses, obligándose el Piloto a realizar los entrenamientos para mantener en vigor su licencia de acuerdo con la Compañía y lo dispuesto por la DGAC.

En el supuesto de que por razones no imputables a la Compañía el Piloto perdiera su licencia y habilitación, sería a cargo de éste íntegramente los gastos que puedan derivarse de la realización de las pruebas, cursos, etcétera, necesarios para que pueda recobrar su habilitación.

A tal efecto la Compañía deberá informar a la representación de los Pilotos sobre los costes a que hace referencia el párrafo anterior (pruebas, cursos, etc.), y facilitará al Piloto el abono de los mismos, concediendo un plazo de seis meses sin intereses.

Artículo 49. Piloto en situación de excedencia forzosa.

Dará lugar a la situación de esta excedencia forzosa del personal fijo de tripulantes técnicos, en los casos previstos por las leyes.

Al personal en situación de excedencia forzosa se le reservará su puesto de trabajo y se le computará a los efectos de antigüedad todo el tiempo de duración de éste, y no tendrá derecho durante tal período al recibo de contribución alguna.

La incorporación de los excedentes forzosos a su puesto de trabajo deberá tener lugar en el plazo de treinta días como máximo, desde que desaparecieron las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo cuando ésta fuera establecida por servicio militar o civil sustitutorio, en el que el plazo será de dos meses.

Los excedentes forzosos que al cesar en tal situación no se reintegrasen a su puesto de trabajo en los plazos establecidos, causarán baja definitiva en la empresa sin derecho a indemnización alguna.

La Compañía podrá cubrir los ceses de personal en situación de excedencia forzosa con interinos, los que cesarán al extinguirse la causa que originó la sustitución.

Con la periodicidad que determine con carácter general 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 de esta obligación, el excedente perderá el derecho a su reincorporación a la empresa.

Artículo 50. Piloto en situación de suspensión de actividad.

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

Igualmente, se encontrarán en esta situación los Pilotos que, como consecuencia de 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 fueren sobreseídos, a los tripulantes afectados por los mismos se les garantizarán las condiciones económicas derivadas de la media de la flota.

Artículo 51. *Piloto en situación de incapacidad temporal.*

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

A efectos de promoción, se considerará que permanecen en activo los Pilotos en incapacidad temporal, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones específicas en el artículo 38, que excepcionalmente rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad con incapacidad temporal.

En caso de accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, el Piloto no se verá afectado, en cuanto a promoción se refiere, por el cómputo que se exige en dicho artículo.

CAPÍTULO VIII

Lugar de prestación del servicio

Artículo 52. *Base.*

El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el contrato de trabajo, o bien en situaciones de destacamento, residencia o destino.

Artículo 53. *Base principal.*

Es aquella que figura en el contrato de trabajo del Piloto como su residencia habitual y desde la que normalmente se le programa sus servicios de vuelo.

Artículo 54. *Cambio de base.*

En materia de movilidad geográfica, con independencia de que el Piloto esté situado en una base determinada, es contratado para prestar servicio en cualquiera de los centros y lugares de trabajo de que disponga la empresa. Por ello será suficiente para que se produzca el cambio de base que se cumplan las normas contenidas en el capítulo siguiente de este Convenio, sobre destacamento, residencia y destino, todo ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 34 para la segunda base.

Artículo 55. *Día fuera de base.*

Se considerará día fuera de base siempre que un Piloto deba pernoctar fuera de su base habitual, y el día de regreso a su base después de un período de permanencia fuera de la misma, si la hora de llegada es posterior a las veintiuna horas locales.

CAPÍTULO IX

Destacamento, residencia y destino

Artículo 56. *Definiciones.*

Desplazamiento.—Es el tiempo durante el cual el Piloto se encuentra fuera de su residencia o base habitual, temporalmente o en régimen de permanencia, por necesidades del servicio.

Traslado.—Es aquel desplazamiento que exige o requiere cambio de residencia.

Necesidades del servicio.—Son las razones técnicas, organizativas o productivas aducidas por la empresa, y que deben ser justificadas por escrito a la representación de los pilotos.

Destacamento.—El lugar donde un Piloto se encuentra desplazado fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a nueve días e inferior a siete meses. La duración de un destacamento, con carácter forzoso, será como máximo

de treinta días; en este caso se satisfarán los gastos de alojamiento en el establecimiento habitual del resto de Pilotos en esa localidad.

Residencia.—El lugar donde un piloto se encuentra desplazado fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años, considerándose traslado a efectos económicos.

Destino.—El lugar donde un Piloto se encuentra desplazado fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a dos años e inferior a tres, considerándose traslado a efectos económicos.

Artículo 57. *Normas de desplazamiento, residencia y destino.*

a) **Normas generales.**—Todo Piloto podrá efectuar destacamento, residencia o destino, sea de forma voluntaria o forzosa de acuerdo con las necesidades del servicio justificadas por la Compañía.

b) **Puntuación.**—Sólo se aplicará puntuación al destacamento, residencia o destino asignados con carácter voluntario y con arreglo al siguiente baremo:

Destacamento: 1 punto por mes.
Residencia: 0,85 puntos por mes.
Destino: 0,85 puntos por mes.

El valor total de la puntuación vendrá dado por el producto del tiempo permanecido en la situación que corresponda por el coeficiente asignado a la misma.

Al Piloto que vaya voluntariamente destacado se le sumarán a la puntuación obtenida en el párrafo anterior, dos puntos por cada vez que permanezca en esta situación.

Las puntuaciones adquiridas en cada situación se sumarán al total de puntos que tenga el Piloto inmediatamente después de terminada la misma.

Los totales aparecerán reflejados en las relaciones de Pilotos existentes, que serán mantenidas al día por la Compañía y publicadas a final de año. Los Pilotos que cambien de especialidad así como los de nuevo ingreso, adquirirán como puntuación inicial la del piloto de su especialidad que la tenga más alta.

También figurarán en la misma relación las fechas y destacamentos forzosos realizados por cada Piloto.

Los nuevos Pilotos en la especialidad entrarán en la lista de forzosos con la fecha y destacamento del piloto inmediatamente más antiguo por orden administrativo.

La Compañía se reunirá con los representantes sindicales de los Pilotos a finales de los meses de abril y octubre de cada año, para encontrar el sistema más eficiente de asignación de los Pilotos a las bases, por medio de destacamentos voluntarios. Una vez acordadas bilateralmente las condiciones de los destacamentos, podrán optar a los mismos todos los Pilotos, teniendo prioridad aquellos de menor puntuación, según el baremo referido en este artículo, y de darse igualdad en el número de puntos, aquel de mayor antigüedad técnica de entre los de su especialidad y flota.

En caso de desplazamiento voluntario se estará a lo ofertado por la Compañía y aceptado por el Piloto.

Artículo 58. *Publicación, peticiones y asignación.*

A) **Publicación y peticiones.**—La Compañía comunicará por escrito y hará llegar a todos los Pilotos, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los requisitos para su solicitud y a quién deben dirigirla, así como las condiciones laborales y económicas.

Los Pilotos que lo soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la Compañía como mínimo cinco días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

b) **Asignación y su publicación.**—La asignación de las situaciones de destacamento, residencia o destino podrán ser de carácter voluntario o forzoso.

Los destacamentos forzosos y voluntarios tendrán prioridad sobre las vacaciones solicitadas fuera de los plazos de petición y asignación que marcan los artículos referentes a dicho tema en el Convenio.

La Compañía publicará y comunicará a todos los Pilotos afectados los turnos voluntarios y forzosos asignados para la correspondiente convocatoria, de acuerdo con los siguientes plazos mínimos de preaviso:

Destacamento hasta quince días: Dos semanas.
Destacamento superior a quince días: Tres semanas.

Residencia: Cuatro semanas.
Destino: Seis semanas.

Voluntario: Tendrán prioridad entre los que lo hayan solicitado, el de más baja puntuación, y en caso de ser ésta igual, el de mayor antigüedad administrativa.

Forzoso: Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubra total o parcialmente con Pilotos que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con Pilotos enviados forzosos.

Cuando un Piloto haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignársele de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás Pilotos.

El turno será aplicado de menor a mayor antigüedad administrativa, a partir del último turno forzoso que se hubiese efectuado.

Todo Piloto enviado forzoso, podrá cambiar su turno con otro Piloto si ambos acceden, quedado obligado a ocupar su turno cuando le corresponda, pero en la relación de Pilotos a publicar a final de año, figurará la fecha y destacamento que en realidad le correspondía por su turno.

Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de la plantilla de Pilotos a puntos, fuera de la base habitual, serán considerados como forzosos a los efectos de puntuación.

Artículo 59. Condiciones sociolaborales.

Las condiciones sociolaborales vendrán recogidas en la publicación de la convocatoria correspondiente y se regirán en general por lo siguiente:

Turnos de desplazamiento y número de tripulaciones en cada uno de ellos.

Duración total del desplazamiento.

Se dispondrá de tres, cuatro y siete días libres adicionales para incorporarse a un destacamento forzoso, residencia y destino, respectivamente, para organizar los preparativos del desplazamiento. Asimismo dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su base habitual.

Se dispondrá de billetes de ida y vuelta para la pareja e hijos o un acompañante, a elección del Piloto.

Artículo 60. Condiciones económicas.

Se tendrá derecho a percibir las cantidades siguientes en concepto de gastos:

Hasta treinta días la dieta que corresponda por día, y a partir del treinta y uno:

En destacamento: Media dieta de las que correspondan por día.

En residencia: el 85 por 100 de la media dieta que corresponda por día.

En destino: el 60 por 100 de la media dieta que corresponda por día.

En concepto de gratificación y de acuerdo con las necesidades, nivel de vida del lugar de desplazamiento, situación geográfica y sociolaboral del mismo, se podrá acordar entre la Compañía y la representación de los Pilotos una compensación económica.

En concepto de traslado para los que así se hayan considerado, se tendrá derecho a que la Compañía abone los gastos de traslado del Piloto y su familia, previa justificación, atendiéndose a la norma usual de su categoría. Además de los gastos de traslado, podrá percibir por una sola vez la cantidad equivalente a dos mensualidades de los haberes que le corresponda por su categoría y mensualmente el equivalente al 20 por 100 de sus retribuciones fijas en caso de que la Compañía no le facilite vivienda.

CAPÍTULO X

Actividad, tiempo de trabajo, descanso y vacaciones

SECCIÓN 1.ª DEFINICIONES

Artículo 61. Actividad.

Se entiende por actividad todo el tiempo que un Piloto permanezca a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar, de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas.

Su límite mensual, a efectos retributivos, queda establecido en ciento sesenta horas y el exceso sobre tal tope dará lugar a que cada hora de trabajo en exceso sobre el mismo se retribuya en la cantidad que se especifica en las tablas retributivas.

Artículo 62. Actividad aérea.

Se entiende por actividad aérea el tiempo computado desde la presentación del tripulante en el aeropuerto y firma, después de terminar un período de descanso, para realizar un servicio de vuelo, hasta haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último servicio. Sólo a efectos retributivos se entenderá como actividad desde la firma hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento.

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

Cuando la Compañía considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar, una mayor o menor anticipación en la presentación en las oficinas para la firma, la actividad aérea comenzará a contabilizarse desde dicho momento. La antelación mínima será de cuarenta y cinco minutos.

En aquellos casos justificados en los que los trámites aduaneros y/o de inmigración no imputables a los Pilotos, originen una permanencia en el aeropuerto superior a treinta minutos a que se alude en el párrafo anterior, el período de descanso que se inicie comenzará de conformidad con el tiempo excedido. Asimismo, en los casos en que el traslado fuese desde el hotel al aeropuerto o viceversa y exceda de sesenta minutos, dicho tiempo en exceso se computará como actividad a efectos económicos y de descanso.

La asignación de funciones por la empresa, que no constituyan actividad aérea, y continuadas por una actividad aérea sin que medie un período de descanso mínimo, será considerada actividad aérea en su totalidad.

Artículo 63. Actividad continuada.

Es aquella que se inicia con un determinado servicio y se prolonga a lo largo de uno o más servicios sin que entre uno u otro servicio el Piloto disfrute de un descanso igual al tiempo invertido en el último servicio realizado o, de un mínimo de diez horas y media, lo que sea mayor.

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

Artículo 64. Actividad aérea diurna.

La comprendida entre las ocho y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

Artículo 65. Actividad aérea nocturna.

La comprendida entre las veintiuna y las ocho horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

Siempre que la actividad nocturna sea igual o superior a cuatro horas, se abonarán doce horas al precio correspondiente.

Artículo 66. Vuelo.

El realizado por remuneración por cualquier tripulante.

Artículo 67. Vuelo nocturno.

A efectos de límites de actividad se consideran vuelos nocturnos todos aquellos que comprendan cuatro o más horas nocturnas.

Artículo 68. Transporte en situación.

Se entiende por transporte en situación el desplazamiento de un tripulante desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la Compañía, y por cuenta de ésta, bien sea en cualquier medio aéreo, terrestre o naval.

En aquellos casos en que la ejecución de un vuelo o serie de vuelos como miembro de la tripulación vaya precedido de transporte en situación, sin que medie un período de descanso, la actividad aérea comenzará sesenta

minutos antes de la hora programada de despegue, para el transporte en situación, sin perjuicio de que por necesidades de programación se señalen no menos de cuarenta y cinco minutos y terminará al inmovilizar el avión en el aparcamiento, una vez finalizado el vuelo o serie de vuelos como miembro de la tripulación. Sólo a efectos retributivos se entenderá como actividad —no aérea— desde la firma hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento. Dicho plazo de treinta minutos no computará a efectos de descanso.

En aquellos casos en que la ejecución de un vuelo o serie de vuelos como miembro de la tripulación vaya seguido de un transporte en situación, sin que medie un período de descanso, la actividad aérea se terminará después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento. Sólo a efectos retributivos se entenderá como actividad —no aérea— desde la firma hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento. Dicho plazo de treinta minutos no computará a efectos de descanso.

En este supuesto (actividad aérea seguida de un transporte en situación) la Compañía no podrá programar, salvo pacto individual con los Pilotos o con la representación de los Pilotos, períodos de actividad aérea seguido de un transporte en situación superiores a dieciocho horas.

En aquellos casos en que el transporte en situación vaya precedido o seguido de un período de descanso se contabilizarán como actividad desde sesenta minutos antes de la hora programada de salida para el transporte en situación, sin perjuicio de que por necesidades de programación se señalen no menos de cuarenta y cinco minutos, hasta la inmovilización del avión en el aparcamiento. Sólo a efectos retributivos se entenderá como actividad —no aérea— desde la firma hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento. Dicho plazo de treinta minutos no computará a efectos de descanso.

Artículo 69. *Tiempo de vuelo.*

Es el 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 («tiempos entre calzos»).

Las limitaciones de tiempo de vuelo contenidas en el presente Convenio se refieren a este tiempo.

A efectos retributivos se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido o el «tiempo entre calzos», lo que sea mayor. No computará el «tiempo entre calzos» salvo que su mayor duración en relación al perfil de vuelo establecido venga determinado por razones aeroportuarias, tráfico aéreo, o causas meteorológicas.

Artículo 70. *Etapas.*

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

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

Artículo 71. *Servicio de vuelo.*

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

Artículo 72. *Serie de servicios vuelo.*

Servicios de vuelo asignados a un Piloto a realizar desde que abandona su base y hasta su regreso a ella.

Artículo 73. *Tripulación técnica mínima.*

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

Artículo 74. *Tripulación técnica operativa.*

Es la definida por el manual del avión y los requisitos legales en cada caso.

Artículo 75. *Vuelos de prueba, ferry técnicos y vuelos cancelados.*

a) Vuelos de prueba: Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes del avión. Éstos se realizarán con la tripulación mínima requerida más las personas designadas por las direcciones técnica y de operaciones con función especial a bordo.

La empresa nombrará a un número fijo de Pilotos para la realización de estos vuelos. La remuneración de estos vuelos a efectos económicos será contabilizada como el doble del tiempo realizado.

b) Vuelos ferry técnicos: Son aquellos que se realizan con algún problema técnico y con la tripulación mínima requerida a bordo y de acuerdo con las directrices emanadas por parte de la casa constructora y la autoridad civil aeronáutica.

c) Vuelos cancelados: Son aquellos vuelos que, después de la presentación de la tripulación a la firma, son cancelados. En estos casos, los Pilotos devengarán una hora de vuelo en su nivel correspondiente.

Artículo 76. *Tripulación reforzada.*

Es aquella que cuenta con tripulante o tripulantes adicionales a lo que constituye la tripulación misma, de modo que cada tripulante pueda ser relevado de toda función a bordo, abandonando su puesto para disponer de descanso parcial en vuelo, siendo reemplazado por otro tripulante adecuadamente cualificado (título, licencia y habilitaciones) para realizar las funciones correspondientes en cualquier fase del vuelo. El tripulante o tripulantes relevados dispondrán en el vuelo de sitio adecuado para dicho descanso, de acuerdo con las circunstancias, dispondrá de litera (en el caso de su existencia) o butaca, separada de pasaje en la medida de lo posible, en la cabina de pasaje. El transportín de cockpit no tendrá la consideración de butaca. En ningún caso se podrá exigir a la Compañía que a los efectos del presente artículo, altere o modifique la configuración interior del avión ni que deba mantener butacas libres entre los tripulantes y el pasaje. En cualquier caso al efecto del presente artículo, se procurará que el tripulante vaya en butaca delantera.

Artículo 77. *Imaginaria.*

Situación durante la cual un Piloto permanece a la inmediata disposición de la Compañía para serle asignado un servicio de vuelo con una antelación de una hora. La imaginaria de veinticuatro horas comenzará a las siete horas y terminará a las siete horas del día siguiente.

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

Un período de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo, ni sin haber completado el período de descanso de la actividad anterior.

Cuando a un piloto de imaginaria se le asigne un servicio o serie de ellos sin regreso a la base en el mismo día, se le notificará la duración de la ausencia prevista.

La imaginaria devengará tres horas del primer bloque en el nivel correspondiente. Si durante la imaginaria se realizara un vuelo inferior a tres horas de vuelo, se devengarán tres horas y si la duración del vuelo es superior, las horas realmente efectuadas.

Asimismo, devengarán doce horas de actividad.

Antes y después de una imaginaria se programará un tiempo mínimo de descanso de diez horas.

Cuando se esté de imaginaria y no se sobrepase el mínimo garantizado (es decir, cincuenta horas en cómputo mensual) se devengarán tres horas bloque 1, se salga o no se salga a volar.

Las imaginarias realizadas fuera de su base habitual y dentro de las bases actualmente establecidas, se realizarán mediante un servicio de «busca personas» por tripulación, procurando así una mayor libertad de movimiento a los tripulantes.

Artículo 78. *Día franco de servicio.*

Se considera día franco de servicio aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un servicio. Éste debe serle asignado antes de las veintidós horas del día anterior para la iniciación de la actividad aérea asignada.

Si no le ha sido nombrado servicio o asignada obligación alguna dentro del plazo mencionado, el Piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 79. Día libre.

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

No se programará día libre cuando el vuelo del día siguiente inicie su actividad antes de las seis horas locales.

Artículo 80. Descanso.

Tiempo asignado por la Compañía a un tripulante con el fin específico de que pueda descansar antes y después de un período de actividad. El tiempo de descanso parcial en vuelo o en tierra, o el tiempo transcurrido en el aire, viajando como pasajero hacia o desde un lugar de asignación, no se considerará como parte de un período de descanso. El tiempo mínimo de descanso después de un día libre será de seis horas.

Artículo 81. Lugar de descanso.

Es el que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Pilotos o el propio domicilio. La Compañía presentará los establecimientos de hospedaje a la representación de los Pilotos para su aprobación, dentro de los actuales estándares de alojamiento.

Como norma general, los alojamientos u hoteles tendrán categoría de cuatro estrellas o similar.

Artículo 82. Período de descanso.

Se entiende por período de descanso el asignado a un Piloto con el fin específico de que pueda descansar entre dos períodos de actividad aérea, o por curso, siendo el descanso mínimo igual al tiempo de actividad invertido en el servicio anterior o diez horas y media, el que sea mayor, de modo que se garantice una estancia de ocho horas como mínimo, en el alojamiento.

A efectos de programación, el tiempo de descanso se calculará siempre sobre el tiempo de actividad del período anterior.

Artículo 83. Descanso reducido o no disfrutado.

Para poder programar vuelos con descanso reducido será necesario tener un pacto con la representación de los Pilotos en dicho sentido, entendiéndose que en ningún caso se podrán programar más de dos días con descanso reducido, debiéndose programar a continuación un día franco.

Cuando por necesidades de la Compañía, por imprevistos surgidos en el día a día de la operación, necesite un tripulante sin cumplir el período de descanso en su totalidad, lo solicitará al tripulante en cuestión y si éste lo autoriza podrá programarlo sin tener todo el descanso. Dicho descanso se podrá reducir en una cuantía máxima de tres horas, siempre y cuando resten al menos diez horas de descanso.

La consecuencia de dicha reducción vendrá reflejada en la misma disminución de la actividad aérea subsiguiente. Trimestralmente, la Compañía explicará a la representación de los Pilotos cuántas veces se ha solicitado esto y por qué razones.

Artículo 84. Descanso parcial en tierra.

Tiempo durante el cual un Piloto puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de instalaciones adecuadas para ello (cama, servicios sanitarios y hoteleros completos) previstos por la Compañía.

El descanso parcial en tierra debe de ser como mínimo de tres horas sin que llegue a alcanzar el tiempo de descanso mínimo.

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad aérea y permitirá aumentar el límite de actividad aérea en la mitad del descanso disfrutado, hasta un límite máximo de cuatro horas.

Los incrementos de este tipo de descanso serán incompatibles con los de descanso parcial en vuelo y los de posible incremento por parte del comandante.

Artículo 85. Días libres.

1. Los Pilotos disfrutarán de diez días libres programados cada mes, en su base, excepto los meses de julio y agosto, que serán ocho, y los meses de noviembre, enero, febrero y marzo once días (este último mes

siempre que no coincida con la Semana Santa, en cuyo caso serían diez, trasladándose el día libre pendiente a los meses de abril o mayo).

Para preservar la realidad del día libre, cuando éste sea programado de forma aislada, en solitario, tendrá una duración de treinta y dos horas como mínimo, computadas desde la finalización del último servicio que no será finalizado después de las veintiuna treinta horas locales, hasta la presentación para el servicio siguiente, que en ningún caso será antes de las seis horas locales del día siguiente.

En los casos de los días libres agrupados y para poder tener la consideración de día libre el primero del grupo, el servicio anterior no deberá haber finalizado más tarde de las veintiuna treinta horas locales, y la presentación al primer servicio programado después del grupo de días libres, no deberá ser antes de las seis horas locales. Si por cualquier causa se finalizase el servicio entre las veintiuna treinta y las veinticuatro horas locales o se iniciase entre las cuatro horas locales y las seis horas locales y nunca entrando en las veinticuatro horas del día libre natural, se retribuirá el tiempo exceso como horas de situación, siendo incompatibles ambas situaciones.

2. Todo día en que un piloto deba pasar un reconocimiento médico reglamentario, deberá estar precedido de un día sin servicio de vuelo. A los Pilotos que no tengan base en el lugar donde se efectúe el reconocimiento médico, el día anterior se programará como única actividad aérea el vuelo de situación. El día de reconocimiento médico no se computará como día libre.

3. La programación de días libres se acomodará a las solicitudes de Pilotos recibidas, siempre y cuando la programación de vuelos lo permita.

No se programarán servicios a un mismo tripulante el día de Nochebuena y Navidad y el día de Fin de Año y Año Nuevo, en un mismo período de Navidades, salvo adscripción voluntaria.

4. Durante la realización de cursos se tendrán en cuenta las siguientes normas:

a) En los cursos que tienen lugar fuera de la base del Piloto, los días libres correspondientes al período del curso se recuperarán en base al regreso del mismo.

A solicitud del interesado se podrá disfrutar hasta un tercio de dichos días libres antes del inicio del curso.

Los días libres mencionados serán incluidos en la programación mensual de Pilotos.

b) En el supuesto de cursos efectuados en la propia base del Piloto, se reservará el sábado y el domingo como días libres, siempre que el curso sea superior a cinco días de duración.

5. Los días libres tendrán carácter de inalterables, en su programación de fechas y no podrán ser variados por la Compañía, excepto en el caso de consideraciones especiales notificadas al efecto con la mayor antelación posible al Piloto y con conformidad voluntaria de éste.

6. Los días libres no disfrutados se compensarán en los siguientes meses, a elección del Piloto, a razón de dos días libres por cada uno no disfrutado en el mes que lo desee. En los meses de julio, agosto y septiembre no se podrá solicitar la recuperación de días libres.

7. a) Cuando por baja laboral se pierda un día libre recuperado, este día se recuperará como un único día libre en meses posteriores, y a solicitud del tripulante y de acuerdo con la Compañía.

b) Asimismo, si un tripulante no pudiera disfrutar sus días libres por coincidir con baja laboral, y que requiera una hospitalización superior a doce horas, se verá cuál es la proporción de días libres correspondientes a los días trabajados efectivos en el mes y dichos días se recuperarán en meses posteriores, a razón de un día por libre perdido en que causare baja.

Artículo 86. Vacaciones.

El período de vacaciones tendrá una duración de treinta días naturales. De común acuerdo entre la Compañía y el Piloto se podrá fraccionar tal período, en acuerdos nunca inferiores a siete días naturales.

Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en fracciones, éstas computarán a efectos del mínimo mensual garantizado por prima de razón de viaje y actividad, de forma que por cada día natural de vacación correspondiente una trigésima parte del mínimo de horas de vuelo garantizadas.

El máximo de actividad mensual será reducido en la misma parte proporcional.

El procedimiento para el disfrute, rotación en los turnos de vacaciones y demás consideraciones, viene determinado en las normas en el presente capítulo.

El período de vacaciones una vez comenzado podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarar una enfermedad o accidente cuyo tratamiento se acredite como necesario en el domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación facultativa correspondiente.

La fracción del período vacacional interrumpido por esta causa la disfrutará, por designación de la Compañía, antes del 31 de diciembre del año de que se trate. Si no fuere posible por continuar en tal fecha en situación de baja, lo hará inmediatamente después del alta, sujeto a las necesidades operativas. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período y condición real en que lo tenía que haber disfrutado.

Artículo 87. Lista de puntuación.

1. Con el fin de que el reparto de vacaciones y distribución de fechas pueda ser realizado con un criterio equitativo, se establece un sistema de puntuaciones que permita en los años sucesivos un orden de prioridad para elegir la fecha en que se desea disfrutar del período de vacaciones.

2. Lista de puntuación:

Mes	Primera quincena	Segunda quincena
Enero	10	5
Febrero	5	5
Marzo	6	6
Abril	10	10
Mayo	10	10
Junio	12	12
Julio	15	15
Agosto	15	15
Septiembre	12	10
Octubre	6	6
Noviembre	5	5
Diciembre	5	15

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, Navidad, Año Nuevo y Reyes a razón de dos por día.

Artículo 88. Puntuación inicial.

Los tripulantes técnicos de nuevo ingreso en la plantilla de personal de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su grupo y especialidad que la tenga más alta.

Los tripulantes técnicos que cambien de especialidad o flota arrastrarán en su nueva situación la que tuvieran con anterioridad.

Artículo 89. Turnos de vacaciones.

Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras cuando encajen consecuentemente en las disponibilidades sobre las segundas.

La concesión de los turnos se hará con arreglo a los siguientes criterios:

a) Para los turnos solicitados libremente por el tripulante técnico tendrá prioridad el de menor puntuación y en caso de existir igualdad, el peticionario de mayor antigüedad, y en caso de igualdad, el de mayor edad.

b) Para los turnos forzosos, se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En caso de concurrir en igualdad en el número de puntos, se situará en primer término el de menor antigüedad, y en caso de igualdad, el de menor edad. Siendo el principal problema armonizar las peticiones de los Pilotos con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquieren compromiso de firmeza hasta treinta y cinco días antes de la fecha prevista para su iniciación.

Los turnos de vacaciones inicialmente concedidos a los Pilotos se publicarán como máximo el día 10 de enero, siendo el plazo de veinte días para su impugnación.

SECCIÓN 2.ª LIMITACIONES Y REGULACIONES

Artículo 90. Limitaciones.

De acuerdo con la circular 16-B del cumplimiento de las limitaciones es responsable además de la empresa, los tripulantes y el comandante en cada vuelo en lo que a éste afecte. Los tripulantes deberán avisar a quien corresponda la previsión de llegar a los límites establecidos.

El exceso sobre los máximos establecidos, debido a circunstancias imprevistas supondrá la notificación a la Dirección General de Aviación Civil por el comandante de vuelo en los cinco días siguientes a su regreso a la base, justificando razonadamente las circunstancias del caso, con objeto de estimar la procedencia de la decisión. Los excesos de actividad aérea de más de dos horas sólo se consideran aceptables cuando hayan concurrido circunstancias verdaderamente extraordinarias.

Los incrementos de actividad aérea como consecuencia de descanso parcial en tierra y descanso parcial en vuelo serán incompatibles entre sí. Asimismo, los incrementos por dichos descansos son incompatibles con el incremento que por circunstancias imprevistas pueden adoptar los comandantes en sus vuelos.

Artículo 91. Límite de actividad aérea.

La programación de los servicios de vuelo se efectuará dentro de los límites aquí establecidos para la actividad aérea.

Cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable, ambos períodos serán considerados como un solo período continuado de actividad aérea. La asignación de funciones por la empresa, que no constituyan actividad aérea, y continuada por una actividad aérea sin que medie un período de descanso mínimo, será considerada actividad aérea en su totalidad.

Los períodos de actividad aérea de los miembros de la tripulación no podrán exceder los límites diarios que a continuación se indican:

Tripulación técnica mínima de dos o más (*)

Hora de presentación	Número de aterrizajes							
	1 a 2(**)	3,00	4,00	5,00	6,00	7,00	8,00	>= 9
07.00-11.59 ...	14,00	13,15	12,30	11,45	11,00	10,15	09,30	09,00
12.00-13.59 ...	13,30	12,45	12,00	11,15	10,30	09,45	09,00	09,00
14.00-15.59 ...	13,00	12,15	11,30	10,45	10,00	09,15	09,00	09,00
16.00-17.59 ...	12,30	11,45	11,00	10,15	09,30	09,00	09,00	09,00
18.00-03.59 ...	12,00	11,15	10,30	09,45	09,00	09,00	09,00	09,00
04.00-04.59 ...	12,30	11,45	11,00	10,15	09,30	09,00	09,00	09,00
05.00-05.59 ...	13,00	12,15	11,30	10,45	10,00	09,15	09,00	09,00
06.00-06.59 ...	13,30	12,45	12,00	11,15	10,30	09,45	09,00	09,00

(*) En vuelos que incluyan trayectos Canarias-Escandinavia y/o viceversa, una hora más en todos los casos, limitando el uso de dicho incremento a dos veces por semana y seis al mes, en líneas que no superen cuatro aterrizajes. El descanso posterior será de veinticuatro horas.

(**) Sujeto a autorización, podrá ampliarse hasta tres aterrizajes, limitado a dos veces en siete días consecutivos. Hasta el 1 de mayo de 1996, hasta cuatro aterrizajes en esas mismas condiciones.

Para los incrementos de actividad aérea por relevos de servicio o de vuelo, se tendrá en cuenta lo siguiente: cuando una tripulación técnica de dos o más Pilotos, se aumente a fin de incrementar la actividad aérea, de modo que cada miembro pueda abandonar su puesto y descansar durante la mitad del tiempo total de vuelo de todos los vuelos incluidos en el período de actividad, la limitación de dicha actividad se elevará a dieciocho horas y media. Si dicho aumento de tripulación es inferior, el límite será de dieciséis horas y media.

Lo anterior será independiente de la hora de presentación, limitándose en todo caso el número de aterrizajes a tres. En caso de que se efectúe el tercer aterrizaje, se incrementará el descanso correspondiente en tres horas.

La actividad aérea anual no excederá de mil ochocientas horas en total.

Artículo 92. Límite de etapas.

Se estará a lo referido en la circular 16-B de la Dirección General de Aviación Civil.

Artículo 93. Límite máximo de horas de vuelo.

En cualquier período de veintiocho días consecutivos, el tiempo máximo acumulado de vuelo será de cien horas, y de novecientas cuarenta y cinco horas en doce meses, asimismo, consecutivos.

Con tripulación de dos Pilotos, no se excederán de once horas ininterrumpidas de tiempo de vuelo, cuando la hora de presentación quede entre las seis y las catorce cincuenta y nueve horas; o de diez, cuando la hora de presentación sea entre las quince y las cinco cincuenta y nueve horas (horas locales).

Artículo 94. Facultades del comandante.

Se estará a lo referido en la circular 16-B de la Dirección General de Aviación Civil, además de a las leyes de navegación aérea, Ley Penal y Procesal Aérea y cualquier otra disposición emanada de la Dirección General de Aviación Civil.

CAPÍTULO XI**Retribuciones****Artículo 95. Conceptos retributivos.**

Los Pilotos de la Compañía estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

- A) **Retribuciones fijas:**
 - a) Salario base.
 - b) Prima por razón de viaje.
 - c) Plus de transporte.
 - d) Asistencia técnica.
 - e) Gratificaciones extraordinarias.
 - f) Primas de responsabilidad (cuando correspondan).
 - g) Antigüedad *ad personam*.
- B) **Retribuciones variables:**
 - a) Exceso de prima por razón de viaje.
 - b) Exceso de actividad.
 - c) Descanso reducido.
 - d) Prima por actividad nocturna.
 - e) Primas de horarios en vuelos de situación.
 - f) Imaginarias.
- C) **Otras retribuciones:**
 - a) Plus por jefaturas y cargos adicionales.
 - b) Dietas y dietas de contacto, nacionales e internacionales.
 - c) Gratificación de residencia, destacamento o destino.
 - d) Seguros.

Artículo 96. Salario base.

Los salarios base de cada Piloto son los reflejados en las tablas salariales de los grupos de primeros y segundos Pilotos que se recogen en el anexo I, incluyendo los aumentos y cambios de nivel correspondientes en cada caso.

Artículo 97. Prima por razón de viaje.

Los Pilotos percibirán, en concepto de prima por razón de viaje, las cantidades que se especifiquen en las tablas de retribuciones y que vienen referidas a la cantidad de cincuenta horas de vuelo mensuales.

Artículo 98. Plus de transportes.

Los Pilotos percibirán en concepto de plus de transportes mensualmente, la cantidades que se especifican en las tablas de retribuciones, a excepción de los períodos vacacionales que se minorará proporcionalmente dicho plus de transporte. No obstante, a partir del 1 de enero de 1997 se prorrateará la totalidad de su importe anual a lo largo de los doce meses y se percibirá inclusive en los períodos vacacionales.

Ello no implica, ni expresa ni tácitamente, que ese plus de transporte se consolide como derecho adquirido en el período vacacional pues el mismo queda excluido de su devengo durante dicho período obedeciendo lo ahora recogido a las necesidades informáticas y de gestión administrativa.

Artículo 99. Asistencia técnica.

En concepto de retribución por la realización de los «Line Checks» necesarios en todos los aeropuertos, se abonará la cantidad establecida en la tabla de retribuciones.

Artículo 100. Gratificaciones extraordinarias.

La compañía abonará al Piloto dos gratificaciones extraordinarias que se devengarán el 30 de junio y el 20 de diciembre de cada año, por el importe del salario base y prima razón viaje, equivalente a una mensualidad de cada una de ellas. También incluirán, en su caso, complemento de antigüedad y prima de responsabilidad.

Las gratificaciones extraordinarias se abonarán de acuerdo con el siguiente criterio: la de junio estará referida al primer semestre del año y la de diciembre al segundo semestre.

En los casos de altas y bajas dentro de cada uno de los semestres, se abonará la parte proporcional correspondiente.

En los casos de cambios en conceptos retributivos dentro del semestre, corresponde del abono de la gratificación con los emolumentos que se disfrutarán en el momento del pago.

Artículo 101. Prima de responsabilidad.

Los Pilotos con función de Comandantes en la Compañía percibirán la cantidad fijada en la tabla de retribuciones denominada con tal concepto.

Artículo 102. Complemento por antigüedad.

Con la firma del presente Convenio se suprime y deja sin efecto el devengo del complemento por antigüedad regulado en el artículo 61 de la Ordenanza Laboral para las compañías de vuelos «charter» (Orden de 26 de noviembre de 1974) y en cualquier otra norma, pacto o convenio que lo regule o pueda regularlo, por lo que no se devengará tal concepto a partir de la fecha de entrada en vigor del primer Convenio.

No obstante, se respetará como condición «ad personam» tal complemento a los Pilotos que perciban alguna cantidad por este concepto, así como la cantidad que corresponda por el vencimiento que esté en trance de adquisición, que se calculará sobre el salario vigente con anterioridad a la entrada en vigor del primer Convenio.

La cantidad reconocida no será objeto de absorción ni compensación por ulteriores mejoras de la retribución, así como tampoco será objeto de revisión alguna, a fin de que mantenga inalterable su valor.

Artículo 103. Exceso prima razón viaje.

Es la retribución variable que percibe el Piloto cuando se produce un exceso sobre las horas que constituyen la prima horaria garantizada. Su cuantía se establece en la tabla de retribuciones.

Artículo 104. 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 la tabla de retribuciones.

Artículo 105. Prima por descanso reducido.

Como primas por descanso reducido se establecen las cantidades reflejadas en la tabla de retribuciones. A estos efectos se considerarán las horas de descanso reducido de acuerdo con lo establecido con la definición de este mismo Convenio. Se retribuirá la hora de descanso no disfrutado de acuerdo con la cantidad que figura en la tabla de retribuciones.

Artículo 106. Prima por actividad nocturna.

En concepto de prima por actividad nocturna se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en los artículos 65 y 67, y será una cantidad igual a la indicada en la tabla de retribuciones.

Artículo 107. Prima horaria en vuelos de situación.

En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 68, los Pilotos percibirán el 50 por 100 del precio de la hora de vuelo del bloque 1.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 61 y, sin embargo, serán computables en su 50 por 100 a efectos de cobro.

A los efectos oportunos, computarán al 100 por 100 como actividad aérea. En estos desplazamientos se utilizarán billetes con plazas reservadas.

Artículo 108. Imaginaria.

El concepto de retribución por imaginaria se abonará tal como se determina en el artículo 77, y computará como actividad normal al 50 por 100.

Artículo 109. Dietas y dieta de contacto, nacional e internacional.

1. Dieta es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la empresa fuera de su base. Pueden ser nacionales e internacionales; según los gastos a cubrir se originan en territorio nacional o extranjero.

Los gastos de hotel, desayuno y transporte serán por cuenta de la Compañía.

Se percibirá una dieta completa cuando el Piloto se encuentre fuera de su base durante un día completo o bien desde antes de las trece o hasta después de las veintitrés horas locales.

Se percibirá media dieta cuando el Piloto se encuentre fuera de su base desde antes de las veintiuna horas o hasta después de las trece horas locales. Su cuantía es la que se especifica en las tablas salariales.

2. Cuando se realicen vuelos o series de vuelos nacionales o internacionales se devengará una dieta de contacto nacional o internacional, respectivamente, dentro de cada día natural.

En caso de vuelo mixto prevalecerá la internacional, es decir, la de mayor importe.

Las cantidades a percibir se establecen en la tabla salarial.

Artículo 110. Retribución en situación de comisión de servicio.

Durante los cursos o situaciones de comisión de servicio de duración igual o superior a un mes continuado, a partir del trigésimo día se devengará la media de las horas de vuelo efectuadas en igual período de tiempo por los Pilotos de su grupo y flota en situación de actividad, siempre que esa media resulte superior en número de horas a la prima mínima horaria garantizada.

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

CAPÍTULO XII**Mejoras asistenciales y sociales****Artículo 111. Mejora de la prestación por incapacidad temporal.**

1. Con independencia en lo establecido en la legislación vigente sobre prestaciones y en caso de enfermedad común, accidente no laboral y/o

maternidad, el Piloto percibirá un complemento de incapacidad temporal (IT), de tal manera que percibirá desde el día cuarto al decimoquinto, ambos inclusive, el 100 por 100 de su base reguladora y a partir del decimoquinto día hasta el 100 por 100 de sus retribuciones fijas.

2. El tripulante la primera vez que esté de baja en el año, y sólo por una vez en caso de enfermedad justificada, tendrá derecho al 50 por 100 de su salario día (de sus retribuciones fijas) desde el primer día al tercero inclusive.

3. En caso de accidente de trabajo, el Piloto percibirá la prestación de la Seguridad Social de un lado y la diferencia hasta el 100 por 100 de las retribuciones fijas a cargo de la compañía, desde el primer día de baja, sin más limitación de tiempo que el previsto a continuación.

4. Estos complementos de garantía serán abonados tan sólo hasta el límite de los dieciocho meses en situación de incapacidad laboral transitoria, salvo que el trabajador pase con anterioridad a la situación de invalidez en cualquiera de los grados previstos legalmente. En este caso el complemento se abonará hasta el día en que pase a la situación de invalidez. No obstante, en aquellos casos en que continúa la necesidad de tratamiento médico la situación clínica del interesado hiciera aconsejable demorar la citada clasificación, ésta podrá retrasarse por período preciso, que no podrá superar en ningún caso los treinta meses siguientes a la fecha en que se haya iniciado la incapacidad laboral, siempre de acuerdo con lo dispuesto en LGSS y demás normativa de aplicación y lo resuelto por la entidad gestora.

5. El salario a que se refiere en los apartados anteriores estará integrado por las retribuciones fijas. Es decir, será sobre las cantidades siguientes:

A) Retribuciones fijas:

- a) Salario base.
- b) Prima por razón de viaje.
- c) Plus de transporte.
- d) Asistencia técnica.
- e) Gratificaciones extraordinarias.
- f) Primas de responsabilidad (cuando correspondan).
- g) Antigüedad «ad personam».

Artículo 112. Seguros.

La Compañía abonará, en concepto de seguro de jubilación y de pérdida de licencia, las cantidades que, en función de la edad del Piloto, aparecen detalladas a continuación:

- Pilotos mayores de cincuenta años: 40.000 pesetas/mes.
- Pilotos entre cuarenta y uno y cincuenta años: 35.000 pesetas/mes.
- Pilotos entre treinta y uno y cuarenta años: 30.000 pesetas/mes.
- Pilotos menores de treinta y un años: 25.000 pesetas/mes.

Dicha percepción se abonará siempre y cuando el Piloto acredite haber concertado bien el seguro de pérdida de licencia, bien el seguro de jubilación, o ambos. En caso contrario dicha cantidad se minorará en la proporción correspondiente por carencia de tales coberturas.

Artículo 113. Transporte fuera de la base principal.

El transporte fuera de la base principal del Piloto (habitualmente llamado recogida) será facilitado por la Compañía y a cargo de ella.

Dicho transporte se realizará, siempre que sea posible, en medios colectivos que deberán reunir unas mínimas y aceptables condiciones de usos, confort y limpieza.

Artículo 114. Enfermedad o accidente fuera del territorio nacional.

Los Pilotos que se hallen en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional tendrán pleno derecho a que la Compañía o la empresa de asistencia sanitaria concertada se haga cargo de la totalidad de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos aconsejen el traslado a su residencia, centro de trabajo habitual o al lugar que estime oportuno, siendo a cargo de la Compañía los gastos de dicho traslado.

En este supuesto, el Piloto deberá solicitar a la Compañía, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de seguros concertados para los fines que se contemplan en este artículo.

Artículo 115. *Accidente «in itinere».*

La Compañía, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a sus Pilotos que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo al domicilio del Piloto o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estime oportuno para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonables exigidos por ella en cuanto a itinerarios normales, medios adecuados y en tiempo razonable.

CAPÍTULO XIII

Uniformidad y varios

Artículo 116. *Uniformes y material.*

La uniformidad es de uso obligatorio para todos los servicios de vuelo. El material de vestuario, uniformidad y equipo de trabajo será proporcionado por la Compañía en las cantidades y caducidad que se señalen en acuerdo entre la representación de los Pilotos y la Compañía.

Artículo 117. *Responsabilidad civil del Comandante.*

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.

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

Disposición adicional primera. *Normativa laboral supletoria.*

En lo no previsto en el presente Convenio Colectivo, se estará a lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores y demás legislación aplicable.

Ambas partes convienen que subsista el capítulo de sanciones y premios que preveía la derogada Ordenanza Laboral para las compañías de vuelos «charter» (Orden de 16 de noviembre de 1974).

Disposición adicional segunda. *Circular operativa.*

En el supuesto de que por la autoridad aeronáutica se dictara alguna norma, instrucción o circular sobre limitaciones de tiempo de vuelo, máximas de actividad aérea y períodos mínimos de descanso para las tripulaciones, la Comisión Paritaria del Convenio adaptará tal regulación a lo establecido en el presente Convenio.

En el supuesto de que se modifique la circular operativa 16 B, en cualquiera de sus aspectos, que ha servicio de base al Convenio, éste se adaptará a lo dispuesto en la nueva norma.

Disposición adicional tercera. *Pilotos en plantilla.*

Dada la gran especialización necesaria para el desempeño de las funciones de pilotaje de las aeronaves de líneas aéreas y siendo el desempeño habitual de las mismas, es decir, la experiencia reciente, un parámetro fundamental para la seguridad en vuelo, la Compañía se compromete, salvo acuerdo en contra con la representación de los Pilotos, y sin perjuicio que se garantice por otros medios la seguridad en vuelo, que el máximo de Pilotos con contrato fijo a tiempo parcial (fijo discontinuo) y/o contrato temporal no sobrepase el 20 por 100 de la plantilla de Pilotos. Siendo de este modo el 80 por 100 trabajadores con contratos como fijos a jornada completa.

No obstante lo anterior, si la Compañía incorpora a su flota transitoriamente aeronaves por un plazo cierto inferior o igual a ocho meses, la contratación de Pilotos correspondientes a dicho incremento coyuntural de flota se podría efectuar a través de modalidades de contratación temporal fuera del cupo precitado del 20 por 100.

Siempre que existan Pilotos contratados en la Compañía con contratos eventuales o fijos a tiempo parcial, los Pilotos nuevos a contratar serán contratados como eventuales o fijos a tiempo parcial. Pasando por antigüedad a fijos indefinidos, cuando se sobrepase el 20 por 100, aquellos Pilotos que anteriormente estuvieran comprendidos en ese 20 por 100.

Disposición final única. *Derogatoria.*

El presente Convenio deroga y, por lo tanto, deja sin efecto alguno cualquier pacto colectivo anterior.

Palma de Mallorca, 6 de agosto de 1996.

Tabla salarial primeros pilotos 1996

Nivel	S. base	P. r. v.	Transp.	Asis. téc.	P. respon.	Total anual	P. hora	1.º bloque	2.º bloque	Nocturna	D. n. d.	D. n. m.	D. i. m.	D. c. n.	D. c. i.	E. a. l. m.
7	342.183	244.417	22.950	57.375	213.865	12.147.476	4.888	6.355	8.554	1.222	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
6	342.183	262.748	22.950	57.375	213.865	12.404.109	5.255	6.831	9.196	1.313	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
5	342.183	281.080	22.950	57.375	213.865	12.660.755	5.621	7.308	9.838	1.406	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
4	342.183	299.411	22.950	57.375	213.865	12.917.388	5.989	7.784	10.479	1.497	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
3	342.183	317.742	22.950	57.375	213.865	13.174.020	6.355	8.261	11.121	1.589	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
2	342.183	336.072	22.950	57.375	213.865	13.430.638	6.721	8.737	11.763	1.681	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
1	342.183	354.405	22.950	57.375	213.865	13.687.300	7.088	9.215	12.404	1.772	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
1A	342.183	372.736	22.950	57.375	213.865	13.943.932	7.455	9.691	13.046	1.864	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612

S. base	= Salario base mensual (catorce mensualidades).
P. r. v.	= Prima razón viaje mensual (catorce mensualidades).
Transp.	= Plus de transporte mensual.
Asis. téc.	= Plus de asistencia técnica mensual (transit. check) (doce mensualidades).
P. respon.	= Prima de responsabilidad mensual (comandantes) (catorce mensualidades).
1.º bloque	= Horas comprendidas entre 50 y 75.
2.º bloque	= Horas comprendidas de la 75 en adelante.
Nocturna	= Horas de actividad laboral comprendidas entre las 21 L.T. y las 8 L.T.
D. n. d.	= Plus por descanso no disfrutado diario.
D. n. m.	= Dieta tradicional de manutención.
D. i. m.	= Dieta internacional de manutención.
D. c. n.	= Dieta de contacto nacional.
D. c. i.	= Dieta de contacto internacional.
E. a. l. m.	= Exceso actividad laboral mensual (más de 160 horas/mes).

Primas personal técnico de vuelo:

— Prima Dirección Operaciones	253.452
— Prima Jefe de Flota	138.702
— Prima Jefe de Instrucción	172.125
— Prima Instrucción	114.749
— Prima Jefe Seguridad Vuelo	114.749
— Prima Jefe Oficina Técnica	83.556
— Prima Instrucción Tierra Pilotos-Tierra TCP'S ...	85.227
— Prima Instrucción Tierra/Pilotos	57.375

La prima de responsabilidad se abonará exclusivamente cuando se ejerzan las funciones de Comandante.

Tabla salarial segundos pilotos 1996

Nivel	S. base	P. r. v.	Transp.	Asis. téc.	Total anual	P. hora	1.º bloque	2.º bloque	Nocturna	D. n. d.	D. n. m.	D. i. m.	D. c. n.	D. c. i.	E. a. l. m.
9	176.575	77.650	22.950	57.375	4.500.100	1.553	2.019	2.718	388	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
8	230.650	95.000	22.950	57.375	5.500.050	1.900	2.470	3.325	475	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
7	264.700	103.850	22.950	57.375	6.100.650	2.177	2.830	3.810	544	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
6	305.522	122.209	22.950	57.375	6.929.178	2.445	3.177	4.278	611	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
5	305.522	140.540	22.950	57.375	7.185.810	2.811	3.654	4.919	703	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
4	305.522	158.871	22.950	57.375	7.442.457	3.177	4.131	5.560	794	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
3	305.522	177.202	22.950	57.375	7.699.090	3.544	4.607	6.202	886	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
2	305.522	195.533	22.950	57.375	7.955.722	3.910	5.084	6.843	978	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
1	305.522	213.865	22.950	57.375	8.212.369	4.278	5.560	7.485	1.069	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612
1A	305.522	232.197	22.950	57.375	8.469.016	4.644	6.037	8.127	1.161	1.114	7.000	97	3.000	4.700	612

S. base	= Salario base mensual (catorce mensualidades).
P. r. v.	= Prima razón viaje mensual (catorce mensualidades).
Transp.	= Plus de transporte mensual.
Asis. téc.	= Plus de asistencia técnica mensual (transit. check) (doce mensualidades).
1.º bloque	= Horas comprendidas entre 50 y 75.
2.º bloque	= Horas comprendidas de la 75 en adelante.
Nocturna	= Horas de actividad laboral comprendidas entre las 21 L.T. y las 8 L.T.
D. n. d.	= Plus por descanso no disfrutado diario.
D. n. m.	= Dieta tradicional de manutención.
D. i. m.	= Dieta internacional de manutención.
D. c. n.	= Dieta de contacto nacional.
D. c. i.	= Dieta de contacto internacional.
E. a. l. m.	= Exceso actividad laboral mensual (más de 160 horas/mes).

Primas personal técnico de vuelo:

- Prima Dirección Operaciones	253.452
- Prima Jefe de Flota	138.702
- Prima Jefe de Instrucción	172.125
- Prima Instrucción	114.749
- Prima Jefe Seguridad Vuelo	114.749
- Prima Jefe Oficina Técnica	83.556
- Prima Instrucción Tierra Pilotos-Tierra TCP'S ...	85.227
- Prima Instrucción Tierra/Pilotos	57.375

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

22087 RESOLUCIÓN de 23 de septiembre de 1996, de la Dirección General de Producción y Mercados Ganaderos, por la que se rectifica la de 6 de febrero de 1996, que aprueba el calendario oficial de certámenes ganaderos a celebrar durante el presente año.

La Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de 17 de marzo de 1988 actualiza y regula los certámenes ganaderos de raza pura, de carácter nacional e internacional. En su apartado tercero, punto 2, confiere a la Dirección General de la Producción Agraria, hoy Dirección General de Producciones y Mercados Ganaderos, la facultad para publicar anualmente en el «Boletín Oficial del Estado», el calendario oficial de certámenes ganaderos. En consecuencia, publicó el calendario oficial de este tipo de manifestaciones ganaderas a celebrar en el presente año.

Habiendo solicitado la Federación Española de Ganado Selecto un cambio en la fecha prevista para la celebración de la Subasta Nacional de Ganado Selecto a celebrar en Jerez de la Frontera,

Esta Dirección General resuelve: Modificar el calendario de certámenes ganaderos a celebrar el presente año, que figura en el anexo de la resolución de 6 de febrero de 1996 en lo que se refiere a la Subasta Nacional de Jerez de la Frontera, que pasará a celebrarse el día 27 de octubre de 1996, en lugar del 26 del mismo mes.

Madrid, 23 de septiembre de 1996.—El Director general, Quintiliano Pérez Bonilla.

Ilmo. Sr. Subdirector general de Medios de Producción Ganaderos.

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

22088 RESOLUCIÓN de 26 de septiembre de 1996, de la Presidencia Ejecutiva del Insalud, sobre delegación de atribuciones en diversos órganos del Instituto.

El artículo 10 del Real Decreto 1893/1996, de 2 de agosto, por el que se establece la estructura básica del Ministerio de Sanidad y Consumo,

de sus organismos autónomos y del Instituto Nacional de la Salud, regula la estructura y funciones del Insalud, fijándose en su punto 6 que el Presidente ejecutivo es el órgano superior de dirección y gestión que ostenta la representación legal del organismo y a quien corresponde la planificación, dirección y evaluación del Instituto, y en general, el ejercicio de las facultades legales atribuidas a los Directores de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

En aras a una mayor eficacia y agilidad administrativa en la tramitación y resolución de los expedientes, se hace necesario delegar parte de las atribuciones que corresponden al Presidente ejecutivo del Instituto Nacional de la Salud en otros centros directivos y órganos del mismo.

Con dicha finalidad, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común,

Esta Presidencia Ejecutiva acuerda la delegación de atribuciones en las autoridades y órganos del Instituto Nacional de la Salud que a continuación se señalan:

Primero.—En todos los Directores generales:

La aprobación de las comisiones de servicio con derecho a indemnización respecto del personal destinado en las Subdirecciones Generales y Unidades que de ello dependan, siempre que no den lugar a desplazamiento fuera del territorio nacional.

Segundo.—En el Director general de Presupuestos e Inversiones, sin perjuicio de las delegaciones que sobre las mismas materias se atribuyen, en la presente Resolución, a otros órganos:

1. La autorización de los documentos de gestión presupuestaria y contable que se expidan para el desarrollo y ejecución del presupuesto del Instituto Nacional de la Salud.

2. La tramitación y autorización de las modificaciones presupuestarias cuya competencia corresponda al Presidente ejecutivo.

3. La autorización y ordenación del pago de todos los gastos que se satisfagan a través del Fondo de Maniobra con cargo a los créditos del presupuesto de los servicios centrales del Instituto Nacional de la Salud, así como la aprobación de las cuentas correspondientes al mismo.

4. La gestión, autorización y tramitación de los ingresos derivados de la actividad de los servicios centrales del Instituto.

5. La aprobación de expedientes de baja en contabilidad de derechos y obligaciones incobrables o no exigibles.

6. La aprobación técnica de los proyectos de obras e instalaciones.