

ANEXO 2

Tablas anuales del complemento de antigüedad para 1997

Número trienio	Anual - Pesetas	Acumulado anual - Pesetas
1	23.585	23.585
2	31.472	55.057
3	39.062	94.119
4	39.062	133.182
5	47.028	180.210
6	47.028	227.238
7	54.712	281.950
8	54.712	336.663
9	54.712	391.375
10	54.712	446.088
11	54.712	500.800
12	54.712	555.512

24093 RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 1997, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», y sus tripulantes técnicos de vuelo.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», y sus tripulantes técnicos de vuelo (número de código: 90113340), que fue suscrito con fecha 27 de agosto de 1997 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, 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 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, 23 de octubre de 1997.—La Directora general, Soledad Córdoba Garrido.

II CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO ENTRE LA EMPRESA «AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, SOCIEDAD ANÓNIMA», Y LOS TRIPULANTES TÉCNICOS DE VUELO

Artículo 1. *Ámbito personal y funcional.*

Son partes concertantes del presente Convenio Colectivo de trabajo, por la parte empresarial, la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima» (en adelante AESA), y por parte, los tripulantes técnicos de vuelo, la representación elegida por los mismos, actualmente la sección sindical del SEPLA (en adelante la representación de los Pilotos).

El presente Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de AESA encuadrados en el grupo de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se registró por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros Convenios colectivos.
- El personal que ingrese en la empresa, en función de Título Aero-náutico, recogido en el Real Decreto 959/1990, de 21 de julio, sobre navegación aérea, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.
- El personal ajeno a AESA que realice prácticas de vuelo.

El ámbito de aplicación funcional del Convenio será las actividades de transporte aéreo realizadas por AESA y los servicios profesionales de pilotaje realizados por los Tripulantes Técnicos de vuelo.

Artículo 2. *Ámbito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca a todos los centros y lugares de trabajo que AESA tenga establecidos o establezca en el futuro, en todo el territorio del Estado Español, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo primero.

Artículo 3. *Ámbito temporal y denuncia.*

El presente Convenio tendrá vigencia desde la firma del mismo, una vez registrado por la autoridad laboral, hasta el 31 de diciembre de 1999. La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos desde el día 1 de enero de 1997, así como los artículos que establezcan fecha a efectos económicos, que será la señalada.

Este Convenio será prorrogable tácitamente por períodos de doce meses a partir de la finalización de la vigencia del mismo, si con una antelación mínima de dos meses a la fecha de su vencimiento no ha sido expresamente pedida su revisión total o parcial, por cualquiera de las dos partes.

Artículo 4. *Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.*

Cuantas mejoras se establecen en este Convenio producirán la compensación, en su conjunto y en cómputo global, de aquellas que con carácter voluntario o pacto tuviese ya otorgadas AESA.

Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales o convencionales en el futuro.

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan vinculadas a su cumplimiento en su totalidad.

Si durante el proceso de registro la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas del Convenio en su actual redacción, la Comisión Negociadora deberá reunirse para considerar tal modificación, determinando si se mantiene 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 6. *Comisión paritaria de interpretación.*

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

La representación de los Tripulantes Técnicos estará integrada como máximo por tres Pilotos delegados sindicales. Los representantes de la empresa serán nombrados libremente por ésta, hasta un máximo de tres miembros pertenecientes a AESA.

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

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se someterá la materia en cuestión a la Comisión, que deberá emitir informe sobre el asunto de que se trate, sin perjuicio de que, caso de no estar las partes de acuerdo con tal informe, se someta el mismo a la jurisdicción de trabajo o a la autoridad administrativa laboral, según las respectivas competencias.

Se establece un período inicial de tres meses a partir de la firma del presente Convenio durante el cual la Comisión podrá promover cambios en el articulado del mismo, a la vista de la experiencia en la aplicación de éste.

Artículo 6 bis. *Comisión Paritaria de Seguimiento.*

Se crea una Comisión Mixta y Paritaria con objeto del seguimiento del Convenio. Las reuniones de carácter ordinario se efectuarán trimestralmente, sin perjuicio de celebrar en cualquier momento, por causa que lo justifique, reuniones extraordinarias. Sus decisiones tendrán carácter vinculante.

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

Artículo 7. Entrada en servicio de nuevos aviones.

Si durante la vigencia del presente Convenio se pusieran al servicio de la empresa nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior o inferior a la que los Tripulantes Técnicos Pilotos realicen, o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de las dos representaciones.

Artículo 8. Regulación de empleo.

No se podrá plantear expediente de regulación de empleo mientras existan vuelos bajo el indicativo de vuelo «AEA», o bien que sean comercializados por el grupo Air Europa, realizados por empresa distinta a «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», Viajes Halcón y Travelplan podrán vender y comercializar cualquier vuelo de otra compañía o bien comercializar paquetes turísticos realizados por otras compañías aéreas siempre que se trate de compañías no participadas por el grupo Air Europa. Esta medida no afectaría en el caso de que los vuelos que se realicen en empresas del grupo lo sean con aviones de menos de 70 plazas o turbohélices. No se podrán ceder o alquilar líneas de AESA a otras compañías, mientras no haya vuelo o se le haya ofertado el retorno, siendo rehusado por el mismo, al último Tripulante Técnico Piloto cesado en virtud del expediente. La vigencia temporal de este párrafo será la misma que la del Convenio (31 de diciembre de 1999), teniendo, por tanto, carácter de cláusula obligacional, no prorrogable una vez agotado su ámbito.

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 el escalafón administrativo en orden inverso entre la totalidad de los Tripulantes Técnicos sin distinción de categorías profesionales. A estos efectos, la plantilla no afectada por la regulación de empleo deberá desglosarse entre Comandantes y Copilotos, pasando los Comandantes de menor antigüedad técnica que así les corresponda a realizar las funciones de la especialidad de Copiloto, manteniendo no obstante los emolumentos como primero (salvo la prima de responsabilidad), hasta el número que haga falta para normalizar la composición de tripulaciones.

Si desaparecieran las causas que hubieran originado la regulación de empleo se tenderá a volver a la situación de origen por el mismo orden de escalafón, y se hará en orden inverso al aplicado en el párrafo anterior.

No podrá contratarse nuevo personal Tripulante Técnico Piloto por parte de AESA hasta tanto en cuanto no se haya ofertado el trabajo a los que hubieren cesado como consecuencia de un expediente de regulación de plantilla, siempre y cuando dicha contratación afecte a los puestos de trabajo que hayan ocupado los Tripulantes Técnicos implicados en el referido expediente, sin perjuicio de las indemnizaciones percibidas, y no haya transcurrido tres años de los respectivos ceses. En caso de aceptarse la oferta de trabajo, los contratos a suscribir lo serían *ex novo* y de acuerdo con las disposiciones legales de aplicación en estos casos.

El número mínimo de tripulaciones por avión será de seis en la flota de B-737 y en la de B-757 y de ocho en la de B-767.

Se calcula que los cargos de Dirección de Operaciones, Subdirector de Operaciones y Jefe de Flota de B-767/B-757 contarán con 1,5 pilotos.

Artículo 9. Dedicación y títulos.

Los Tripulantes Técnicos Pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional aeronáutica a AESA y a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que le correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, realizando todas las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

AESA se compromete a facilitar a los Tripulantes Técnicos Pilotos los medios necesarios para mantener actualizados los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, que sean competentes de la empresa, y a mantener el control de las fechas de vencimiento de los mismos, avisando previamente a los interesados.

El Tripulante Técnico Piloto podrá utilizar las facilidades dadas por AESA siempre que cumpla en los momentos que se le señalen las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que en la renovación de los títulos o licencias puedan darse. La utilización de las facilidades dadas por AESA para la renovación de la licencia será opcional, siempre que utilizar otro centro de reconocimiento médico no cause gastos adicionales a AESA.

Artículo 10. Salvaguarda de los intereses de la empresa.

Los Tripulantes Técnicos Pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de AESA como propios, tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta le confíe, y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas o bienes, del prestigio de AESA o de sus resultados económicos.

Artículo 11. Dedicación exclusiva.

Los Tripulantes Técnicos no podrán dedicarse a otra actividad profesional por cuenta ajena o propia, sin expresa autorización de AESA, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 13 y 35 del presente Convenio. En ningún caso podrá dedicarse a actividades aeronáuticas ajenas a las de AESA.

Artículo 12. Régimen de vida.

Los Tripulantes Técnicos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Artículo 13. Servicios a terceros. Banalización de tripulaciones técnicas.

Los Tripulantes Técnicos de AESA podrán realizar los servicios en aviones y/o trayectos de otras compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, previa autorización de la autoridad aeronáutica competente, y siempre que se presten tales servicios por una tripulación técnica completa de la empresa, y en ningún caso en empresas con conflictos laborales declarados.

Artículo 14. Legislación vigente y reglamentos internos.

Para que las operaciones de vuelo de AESA se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Tripulantes Técnicos Pilotos y AESA se comprometen, de manera muy especial, al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los manuales básicos de operaciones, de ruta y de avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualquiera otros reglamentos de trabajo, órdenes, instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de AESA o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo, la Dirección de AESA se responsabiliza de facilitar a los Tripulantes Técnicos el acceso a los manuales vigentes de Básico de Operaciones, de Ruta, de Tripulantes de Cabina de Pasajeros y de Avión, así como las revisiones correspondientes de los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de régimen interior de AESA podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Artículo 15. Alcance de las definiciones.

Con el fin de desarrollar las definiciones legalmente establecidas y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral se desarrollan en este capítulo las definiciones de los distintos tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo.

Artículo 16. Tripulación.

Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros, nombrados expresamente por la Dirección de AESA 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 esté encomendada.

Artículo 17. Pilotos. Grupos laborales.

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

b) **Segundo Piloto:** Es el que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, y a quien la empresa ha calificado como apto para auxiliar al primer piloto en las funciones de pilotaje y sustituirlo en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

Artículo 18. Pilotos. Especialidades.

a) **Comandante:** Cargo de confianza y a quien la Dirección de AESA designe libre y expresamente de entre los primeros pilotos para ejercer el mando a bordo de sus aeronaves.

b) **Copiloto:** Piloto distinto del Comandante que auxilia a éste en las funciones de pilotaje y le sustituye en el mando en caso de ausencia o incapacidad manifiesta.

Artículo 19. Clasificación retributiva por niveles.

Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los pilotos por niveles se establecen los siguientes niveles a efectos únicamente retributivos:

Primer Piloto:

Niveles: 1A, 1B, 1C, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

Segundo Piloto:

Niveles: 1A, 1B, 1C, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

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

Artículo 20. Escalafón profesional.

Los Pilotos fijos estarán relacionados en un escalafón único, bajo el epígrafe «Pilotos».

Contendrá, además del número de orden, la antigüedad administrativa, la antigüedad técnica en la especialidad, el nivel y la fecha en que lo alcanzó, el grupo laboral, la especialidad, la fecha de nacimiento y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

El número de orden estará basado en función de la antigüedad administrativa, la antigüedad técnica en la especialidad y la edad, con esta prioridad.

El ingreso de cualquier Piloto en AESA se efectuará a continuación del último Piloto del escalafón, a reserva de la superación del período de prueba.

La Dirección de AESA publicará el escalafón a 31 de diciembre, antes del 31 de marzo del siguiente año, disponiendo el personal interesado de un período de treinta días naturales a partir de su publicación para cursar las reclamaciones e impugnaciones que considere le asistan en sus derechos, en escrito razonado ante la Dirección de Operaciones, que dispondrá del mismo plazo para su contestación.

Artículo 21. Antigüedad administrativa.

Vendrá determinada por la fecha de ingreso en la empresa, computándose a estos efectos todo el tiempo trabajado en otros grupos profesionales en la plantilla de AESA.

Artículo 22. Antigüedad técnica (fecha de nombramiento en la especialidad).

Se considerará antigüedad técnica la fecha de nombramiento en el grupo, siempre que se alcance la especialidad correspondiente. En el caso de los Comandantes viene determinada por el nombramiento de primer Piloto según el artículo 26, sobre Promoción. En el caso de los Copilotos será la fecha de iniciación del curso teórico, siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta sin necesidad de recibir más instrucción por causas personales de nivel técnico que medio más de lo establecido como restricción de la DGAC en el reverso de su licencia; en otro caso, su fecha de antigüedad técnica será la de suelta en la especialidad.

Artículo 23. Admisión e ingreso.

El ingreso del personal Técnico Piloto en AESA se realizará, fuese cual fuere la causa y procedimiento, a continuación del último Piloto del escalafón.

Todos los Tripulantes Técnicos Pilotos que en adelante se precise contratar lo serán como fijos discontinuos en el grupo de Segundos Pilotos, nivel décimo, o bien como fijos en el grupo Segundos Pilotos, nivel noveno, dependiendo de su anterior experiencia como Piloto, lo que será acordado previamente a la contratación con la representación sindical del colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos en cada caso.

Para cubrir necesidades puntuales de AESA, siempre que se acuerde por escrito y por anticipación con la representación sindical del colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos se podrá contratar Pilotos por duración determinada.

La contratación de cualquier Tripulante Técnico Piloto será inexorablemente en fecha anterior a su entrenamiento en base, o a desempeñar cualquier función a bordo como Tripulante Técnico Piloto en una aeronave de AESA o por cuenta de ésta.

Los Pilotos de nivel 10 que realicen un curso de habilitación de tipo con cargo a AESA deberán obligarse a suscribir contrato de trabajo con la misma y abonar el coste de dicho curso, hasta un máximo de 400.000 pesetas, durante el transcurso de los tres primeros años efectivos de la relación laboral.

En el supuesto de que el Piloto cesara en AESA por dimisión voluntaria o despido procedente antes del plazo de dos años efectivos deberá abonar en su integridad el coste pendiente del curso, de acuerdo con el importe del gasto ocasionado por el mismo a AESA. Si el Piloto hubiera abonado alguna cuantía derivada del párrafo anterior la misma será objeto de deducción de los importes resultantes por aplicación del presente párrafo.

Artículo 24. Condiciones y pruebas de ingreso.

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

Por seguridad en vuelo, todos los Tripulantes Técnicos Pilotos admitidos por AESA deberán dominar el mismo idioma cuando piloten juntos.

Si al realizarse la promoción de Segundos Pilotos a Primeros Pilotos no hubiese ninguno que reuniese los requisitos para la promoción se contratarían tantos Primeros Pilotos como vacantes por cubrir por falta de requisitos a dichos puestos haya, pasando éstos de nueva contratación a ocupar el último puesto del escalafón del personal Técnico de Pilotos dentro de los Primeros Pilotos.

Como caso excepcional, y a fin de que la empresa pueda atender una demanda no previsible creada por el súbito cierre de alguna compañía española del sector, se acuerda que es posible la contratación de Primeros Pilotos que no pertenezcan a AESA por un plazo no superior a sesenta días en un período de doce meses, mientras se forman las tripulaciones de AESA para hacerse cargo de dicha demanda.

Artículo 25. Preferencias para el ingreso y provisión de vacantes.

En el caso de igualdad de condiciones entre los aspirantes a cubrir alguna vacante, sea o no de nueva creación, se establece el siguiente orden de preferencia:

1.º El personal fijo de AESA perteneciente a otra especialidad o categoría, por orden de antigüedad administrativa, sin nota desfavorable en su expediente.

2.º El personal que hubiese desempeñado funciones en AESA anteriormente con contrato de duración determinada extinguido a su término a instancias de AESA, en igual puesto de trabajo, por orden de antigüedad técnica, sin nota desfavorable en su expediente.

Artículo 26. Promoción.

Se entenderá por promoción el paso de un Tripulante Técnico de Vuelo de Segundo Piloto a Primer Piloto.

Para promoverse el Tripulante Técnico Piloto deberá reunir, al menos, las siguientes condiciones:

- Que le corresponda según la antigüedad técnica.
- Estar en posesión del título de Piloto de Transporte de Línea Aérea.

c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de 4.000 horas, para lo cual se computarán a razón de 1,25 las realizadas en aviones de líneas aéreas de categoría igual o superior al Boeing 737.

d) Poseer informe recomendatorio favorable de las Jefaturas de Flota, Instrucción e Inspección.

En caso de no superar las pruebas teóricas, que necesariamente versarán sobre las materias impartidas por AESA en el programa del curso para la promoción a Primeros Pilotos, AESA facilitará un segundo examen al cabo de siete días. En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador AESA facilitará una nueva sesión de cuatro horas impartida por otro Inspector e Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones.

Si finalmente el Tripulante no superase el examen teórico del simulador, quedará en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiera vacante, tendrá derecho a otro curso.

La designación de los Primeros Pilotos como Comandante se realizará siempre en la flota de menor peso máximo estructural al despegue.

A los únicos efectos de antigüedad técnica (escalafón profesional) los nombramientos de Primeros Pilotos se realizarán con la fecha de inicio del curso teórico del Primer Piloto, siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta en la especialidad sin necesidad de recibir más instrucción, por causas personales de nivel Técnico, que medio más de la establecida como restricción por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en el reverso de su licencia.

En otro caso, su fecha de antigüedad técnica será la de suelta en la especialidad de Comandante.

En el supuesto de que para la promoción no fuese necesaria la realización del curso teórico de Primer Piloto por tenerlo superado con anterioridad se considerará la fecha de inicio de dicho curso del grupo de Pilotos que estén en proceso de promoción el día de su suelta en la especialidad como su antigüedad técnica.

Artículo 27. *Renuncia a la promoción o progresión.*

Los Tripulantes Técnicos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse y/o a la progresión de flota, sin perjuicio de lo establecido en esta materia en el artículo 30, perdiendo esos derechos durante dos años. La pérdida de estos derechos por dos años es sólo a la flota ofrecida, y si existiese la incorporación de algún avión de peso máximo superior diferente al B-767/767 tendrían derecho a progresar aquellos con mayor antigüedad técnica, siempre que cumplan con los demás requisitos. Dicha renuncia deberá constar por escrito.

Artículo 28. *Promoción por cambio de nivel.*

La promoción por cambio de nivel, dentro de un mismo grupo de los establecidos, o progresión económica, se producirá automáticamente cuando por el Piloto se cumplan las tres condiciones siguientes:

a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive; y tres años en el nivel tercero y superiores.

b) Haber efectuado, dentro de su especialidad, en número de horas de vuelo al año no inferior al 60 por 100 de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, siempre que la falta de tales horas de vuelo sea imputable al Piloto.

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

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

Cuando un Piloto, una vez cumplidos los requisitos específicos a) y b) anteriores, no cumpliera lo exigido en el apartado c) le será diferida su promoción hasta que haya permanecido en su nivel doble número de años del que señala para cada nivel el apartado a) de este artículo, a no ser que antes de agotar ese plazo supere las pruebas realizándolas satisfactoriamente.

Queda exceptuado el caso de cambio de nivel del 10 al 9 de Segundos Pilotos, que se realizará automáticamente al cumplir los dos años de servicio en activo en AESA, 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 reactores; mil quinientas horas de B-737 o similar o superior, lo que ocurra antes de

los tres requisitos, transformándose su contrato en fijo a tiempo completo si no lo tuviese.

Se considerará como permanencia en activo, a los efectos previstos en el presente artículo, a los Tripulantes en situación de incapacidad laboral transitoria, siempre que la misma no supere los seis meses al año.

Artículo 29. *Pérdida de capacidad.*

Cualquier Tripulante Técnico Piloto de AESA, con una antigüedad administrativa mínima de cuatro años, que cese en vuelo con carácter definitivo por pérdida de la Licencia de Vuelo, siempre que sea por causa no imputable al mismo ni por cumplimiento de la edad de sesenta años, pasará a prestar sus servicios como empleado de la empresa en tierra en las condiciones laborales que la misma determine, por un período mínimo de cinco años, con el límite de edad anteriormente establecido, momento en el que cesará definitivamente al servicio de la empresa sin derecho a indemnización alguna, siendo la causa de la extinción bien la jubilación bien la dimisión del trabajador, extinción que tendrá en todo caso carácter forzoso.

Durante el citado período el trabajador percibirá un salario al menos igual al 90 por 100 de la suma de los conceptos fijos del nivel y categoría que ostentaba al cesar en vuelo, excepto la prima de responsabilidad en su caso; a saber, sueldo base, prima razón viaje, plus transporte y plus asistencia técnica, respetándose, en cualquier caso, el concepto «ad personam» de antigüedad en la misma proporción.

No podrán disfrutar de los derechos reconocidos en este punto los Pilotos que no resulten beneficiarios del seguro de pérdida de licencia, los cuales cesarán cuando pierdan definitivamente la licencia.

Artículo 30. *Progresión y regresión de Pilotos.*

A) Progresión: El cambio de flota a avión de peso máximo al despegue superior, esto es, de mayor categoría, se efectuará cuando las necesidades operativas lo dicten dando prioridad al orden de antigüedad técnica, requiriéndose para Comandantes un total de cinco mil horas de vuelo o superior. Las horas voladas en aviones de categoría tipo 737-300 o superior serán multiplicadas por el factor 1.25. Todas las horas contempladas en este artículo y en el 26 deben ser de Piloto al mando o Segundo Piloto.

La progresión de una flota a otra se realizará siempre respetando el orden de antigüedad técnica, siempre que se superen las pruebas establecidas dentro del curso de habilitación de tipo.

Si una vez ofertada la progresión a todos los Pilotos no se obtuviese el número de candidatos necesarios, ésta se realizará con carácter forzoso, aplicando el orden inverso a aquel en el que se realiza la oferta.

No podrán progresar aquellos Pilotos que, por cumplir la edad establecida para su cese obligado en el servicio de vuelo no puedan estar en la nueva flota un mínimo de veinticuatro meses desde la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo.

B) Regresión: Se realizará con carácter voluntario después de transcurridos dos años desde la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo, resolviendo favorablemente por riguroso orden de solicitud y conforme a las necesidades de las flotas de procedencia y destino.

La regresión tendrá carácter forzoso cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada. El número de Tripulantes que puedan regresar, en este caso, será como máximo igual al índice pactado de tripulaciones por avión o al real que exista en ese momento multiplicado por el número de unidades en disminución, lo que sea menor.

La regresión con carácter forzoso se realizará por orden inverso al de adscripción a la flota de procedencia y los afectados tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a la flota de origen, si se operase una nueva unidad. Cuando por necesidades del servicio y a petición de AESA, que será notificada a la representación sindical, se posponga la progresión de un Comandante, la Comisión Paritaria del Convenio queda facultada para decidir el orden de regresión.

Artículo 31. *Asignación a flotas de los Segundos Pilotos.*

Los Segundos Pilotos serán asignados a la flota que la Dirección de Operaciones estime conveniente.

Artículo 32. *Programaciones.*

La representación sindical del colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos, por mediación de las Jefaturas de Flota o de la Dirección de Operaciones, participará aportando sugerencias e iniciativas que puedan 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.

AESA preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Tripulantes Técnicos al menos cuatro días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publicará, como mínimo, con periodicidad quincenal. Ambas condiciones se cumplirán excepto en caso de acuerdo puntual en contra pactado con los representantes sindicales.

Cuando un Tripulante Técnico Piloto 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.

Las programaciones del mes repartirán equitativamente entre los Pilotos de una misma especialidad y flota el número de horas y tipos de vuelos, de manera que trimestralmente se compensen las diferencias que puedan surgir en dichos conceptos. La Dirección de Operaciones publicará trimestralmente el número de horas y dietas nacionales e internacionales realizadas en ese período, desglosadas mensualmente.

AESA se compromete a negociar con los representantes sindicales las condiciones económico-laborales para toda programación de un Piloto que excede de nueve días al mes desde un mismo lugar, renunciando así a la asignación unilateral en exclusividad a uno o más Pilotos a los vuelos desde y hacia un aeropuerto, quedando excluidos de esta forma los vuelos que por razones técnicas especiales requieran de dicha asignación.

Artículo 33. *Período de prueba.*

Los Pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuera la norma de contratación. Excepto pacto en contra del interesado con la empresa, haciendo ésta renuncia expresa al período de prueba. Superado el período de prueba pasarán a la plantilla, reconociéndoseles en ese momento, a todos los efectos, la antigüedad administrativa desde la firma del contrato.

Durante ese período, AESA y el Tripulante Técnico Piloto podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Artículo 34. *Licencias.*

A) Licencias retribuidas: AESA concederá licencia con derecho a retribución a los Pilotos que lo soliciten por escrito, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1. Dos días naturales, ampliables a cinco, siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, por enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres, hermanos, abuelos o nietos. A estos efectos los familiares políticos tendrán la misma consideración.
2. Dos días naturales, ampliables a cinco siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, en caso de alumbramiento de la esposa o compañera conviviente.
3. Un día natural, ampliable a dos, para asistir al funeral de los familiares relacionados en el punto 1.
4. Un día natural, ampliable a tres si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del Piloto, por razón de boda de hijos, padres o hermanos, incluido el parentesco político.
5. Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.
6. Por exámenes, de acuerdo con la legislación vigente.
7. Por el tiempo indispensable para cumplir con un deber de carácter público inexcusable.
8. Para incorporarse a destacamento, residencia o destino, dos, tres o cuatro días, respectivamente, y la mitad de estos días para reincorporarse a su base.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas los Pilotos deberán informar a la mayor brevedad a su jefe de flota, reservándose la empresa el derecho de exigir los justificantes, documentos legales o médicos que acrediten la existencia de las circunstancias alegadas para la obtención de la licencia.

B) Licencia no retribuida: Anualmente, como máximo tres Pilotos de cada especialidad y flota tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días naturales ininterrumpidamente para asuntos particulares. Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas. Siempre que las necesidades de servicio lo permitan se podrá incrementar el mencionado número de concesiones, por decisión discrecional de AESA. Durante las licencias no retribuidas que no excedan de quince días AESA seguirá abonando los seguros. Este plazo de licencia podrá ser de hasta seis meses si así se

establece de común acuerdo, no corriendo en este caso AESA con el coste de los seguros.

Para evitar modificaciones y alteraciones en la programación de vuelos la petición de licencia no retribuida deberá presentarse al Jefe de Flota con antelación mínima de treinta días al comienzo del período programado en que vaya a disfrutarse.

Artículo 35. *Excedencia voluntaria.*

Los Pilotos con un tiempo mínimo de dos años de servicio cumplidos en AESA podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria, sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo, sin que tal situación compute antigüedad alguna.

No existirá para AESA obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada cuando existieran en tal situación un número de Pilotos superior a uno por cada veinte o fracción, por cada especialidad dentro de cada flota.

Si la excedencia concedida fuese superior a un año el Tripulante podrá obtener la reincorporación a AESA antes de finalizar el período completo, si lo solicita con antelación mínima de tres meses, en la primera vacante que se produzca dentro de su especialidad.

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.

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a seis meses, prorrogable por períodos iguales por un plazo no superior a cinco años. El Piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de AESA, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que corresponda 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.

El excedente voluntario que no solicitara el reingreso por escrito a la empresa treinta días antes de la terminación del plazo de excedencia causará baja definitiva en AESA. Copia de tal solicitud se entregará por AESA a la representación sindical en el plazo de quince días.

AESA podrá conceder, a su discreción, excedencia voluntaria para prestar servicios de vuelo en una compañía de líneas aéreas a aquellos Pilotos que cumplan con las condiciones de tener acreditados más de cinco años de servicios de vuelo en AESA, haber concluido su último curso de calificación de tipo, por cuenta de la misma, al menos veinticuatro meses antes de la fecha de inicio de la excedencia y solicitarlo por escrito tres meses antes de que se produzca dicha excedencia. Copia de tal solicitud se entregará por AESA a la representación sindical en el plazo de quince días.

Los sobrecostes de instrucción que se le ocasionen a AESA por las circunstancias contempladas en este artículo irán con cargo al Piloto.

Artículo 36. *Excedencia forzosa.*

Darán lugar a esta situación las causas previstas por las leyes.

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

La reincorporación, que tendrá carácter inmediato, deberá ser solicitada por el interesado dentro del mes siguiente al cese en el cargo que ostentaba, perdiendo en caso contrario el derecho a su puesto en AESA.

Con la prioridad que determine con carácter general la Dirección de AESA, los Tripulantes en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación el excedente perderá el derecho a su reincorporación a AESA.

Artículo 37. *Servicio militar.*

El Tripulante Técnico Piloto que pase a prestar su servicio militar obligatorio, durante el tiempo mínimo de duración de éste se le reservará el puesto de trabajo y se le computará, a los efectos de antigüedad administrativa, el tiempo de duración de éste, no teniendo derecho durante tal período al percibo de retribución.

La reincorporación deberá tener lugar en el plazo de dos meses desde que finalice tal situación.

Artículo 38. Pilotos en suspensión de actividad.

Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Administrativa, o por la Dirección de AESA, 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 Tripulantes que, como consecuencia de cualesquiera de los expedientes indicados en el párrafo anterior, estén cumpliendo la sanción principal o accesoria de su suspensión temporal de su actividad en vuelo.

Artículo 39. Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.

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

El incumplimiento por parte del Piloto de la obligación de preavisar con la indicada antelación dará derecho a AESA a descontar de la liquidación de haberes del mismo el importe del salario de un día por cada día de retraso en el aviso.

Artículo 40. Base.

Es aquella que figura en el contrato de trabajo del Tripulante como su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan los servicios.

Artículo 41. Base operativa.

Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Artículo 42. Destacamento.

El lugar donde un Tripulante Técnico Piloto se encuentra desplazado fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo entre nueve días y siete meses, ambos inclusive. Durante su realización es la base operativa del Piloto.

Los destacamentos se ofertarán según las normas contenidas en el anexo I de este Convenio.

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de dos meses, asignándose en orden inverso a la antigüedad técnica dentro de su flota y especialidad, de entre los que menor número de veces hayan estado destacados forzosos. Los gastos de hotel del primer mes de un destacamento forzoso correrán por cuenta de AESA en el establecimiento habitual del resto de Pilotos en esa localidad. En caso de destacamento voluntario estos gastos cubrirán una semana.

AESA 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 aquéllos con menor puntuación por destacamentos, según el anexo I de este convenio, y de darse igualdad en el número de puntos, aquél con mayor antigüedad técnica de entre los de su especialidad y flota.

Artículo 43. Residencia.

El lugar al que un Piloto tiene que desplazarse fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

En caso de tener carácter forzoso, se asignará, en orden inverso al de la antigüedad técnica dentro de su flota y especialidad, de entre los que menor número de veces hayan estado con residencias forzosas.

Las residencias se ofertarán según las normas contenidas en el anexo I de este Convenio. Los gastos de hotel del primer mes correrán por cuenta de AESA en el establecimiento habitual del resto de Pilotos en esa localidad.

Artículo 44. Destino.

El lugar al que un Tripulante técnico Piloto tiene que desplazarse fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

La situación de destino tendrá lugar, preferentemente, cuando pudiera cubrirse el destino con un Tripulante que lo hubiere solicitado voluntariamente y siempre que éste cumpla las condiciones de especialidad y flota correspondiente.

En caso de tomar carácter forzoso, se asignará en orden inverso de antigüedad técnica de entre los que menor número de veces hayan estado con destino forzoso en su flota y especialidad.

Los gastos de hotel del primer mes de un destino forzoso correrán por cuenta de AESA en el establecimiento habitual del resto de los Pilotos en la localidad.

Los Tripulantes destinados forzosos tendrán derecho preferente a regresar a su base de origen, en el supuesto de producirse vacantes, en función directa a su antigüedad técnica.

AESA renuncia expresamente a establecer destinos forzosos para los segundos Pilotos que promocionen a primeros Pilotos.

Artículo 45. Actividad.**a) Actividad laboral ordinaria:**

Se entiende por actividad laboral todo el tiempo que un Piloto permanece a disposición de AESA para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad tanto aérea como en tierra.

El número de horas de actividad laboral mínima garantizada será de ciento sesenta mensuales.

b) Actividad extraordinaria:

Se computará como actividad fuera de los mínimos mensuales garantizados aquella actividad laboral realizada al exceder el límite de actividad aérea continuada establecida por la DGAC o, en caso de descanso parcial en tierra, si excede de los límites sin computar el aumento producido por el descanso parcial.

Artículo 46. Actividad aérea.

El tiempo computado desde la presentación y firma del Tripulante Técnico Piloto en el aeropuerto, como mínimo, sesenta minutos antes de la hora programada para realizar el servicio hasta treinta minutos, como mínimo, después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento una vez completada la última etapa.

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

Entre dos períodos de actividad aérea habrá, como mínimo, un tiempo de descanso.

En aquellos casos en los que el traslado fuera de base, desde el lugar de descanso al aeropuerto y viceversa, exceda de treinta minutos, dicho tiempo en exceso se computará como actividad, salvo que vaya seguido de un día franco.

Cuando la Dirección de Operaciones considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar, una mayor anticipación en la presentación en las oficinas para la firma, la actividad aérea comenzará a contabilizarse desde dicho momento.

Artículo 47. Actividad diurna.

La comprendida entre las ocho y las veintiuna horas U. T. C.

Artículo 48. Actividad nocturna.

La comprendida entre las veintiuna horas y las ocho horas U. T. C.

Artículo 49. Servicio.

Período de actividad asignado a un Piloto por AESA:

a) Servicio de vuelo: Serie de etapas asignadas a un Piloto.

b) Serie de servicios de vuelo: Servicios de vuelo sucesivos, separados por sus correspondientes descansos, asignados a un Piloto, a realizar desde que abandona su base operativa y hasta su regreso a ella.

Artículo 50. Etapa.

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

En caso de que el tiempo transcurrido entre el despegue y el aterrizaje en el mismo aeropuerto fuese superior a treinta minutos, tendrá consideración de etapa a todos los efectos.

Artículo 51. Límite de etapas.

El máximo de etapas programables en un período continuado de actividad será el autorizado en cada momento por la autoridad aeronáutica competente.

La Sección Sindical, conjuntamente con la empresa, estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en veinticuatro horas, para proponer soluciones concretas a los casos que se presenten.

Artículo 52. Tiempo de vuelo.

Es el tiempo transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por cualquier medio con objeto de despegar hasta que queda inmovilizada y se paran sus motores (tiempo entre «calzos»)

Para el cómputo económico del tiempo de vuelo, se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido o el tiempo entre calzos, el que sea mayor, según los siguientes parámetros:

Rodaje, despegue, subida, crucero, descanso, aproximación, aterrizaje y rodaje.

85 por 100 de la componente en cara del viento medio anual en esa ruta, según tablas «boeing».

Velocidades reales.

Diez minutos de rodaje en aeropuertos pequeños y quince minutos en aeropuertos donde habitualmente sea necesaria la maniobra de retroceso.

Para los perfiles de los vuelos regulares se incrementará el perfil calculado en los siguientes porcentajes:

Vuelos de duración hasta noventa minutos: 20 por 100.

Vuelos de duración entre noventa y uno y ciento veinte minutos: 15 por 100.

Vuelos de duración entre ciento veintiuno y ciento ochenta minutos: 10 por 100.

Vuelos de duración superior a ciento ochenta minutos: 0 por 100.

Los perfiles así establecidos serán definitivos y no podrán ser modificados pasando a ser parte del acervo económico del Piloto.

En las flotas B-757 y B-767, para los vuelos de larga duración o de características/circunstancias especiales, según vienen definidos en el artículo 64 siguiente, se les añadirá un 25 por 100 más del tiempo a los perfiles. Los perfiles así incrementados serán publicados seguidos de las siglas «P. E.»

Se entiende que el plazo máximo para la creación e implementación de un perfil será de treinta días a partir del primer vuelo realizado entre dos aeropuertos por un avión de AESA.

Los efectos económicos de la aplicación de este artículo serán desde el 1 de junio de 1997.

Toda vez que en la actualidad no están aprobados los «perfiles» de vuelo, las partes acuerdan que, una vez se proceda a ello, serán incorporados al texto del Convenio como anexo IX.

Artículo 53. Descanso.

Tiempo asignado por AESA a los Tripulantes técnicos con el fin específico de que puedan descansar entre dos períodos de actividad.

El tiempo de descanso comenzará una vez finalizado el período de actividad, siempre que entre el aeropuerto y el lugar adecuado de descanso (servicios sanitarios y hoteleros completos) no medien más de treinta minutos; el tiempo en exceso computará como actividad a todos los efectos, excepto cuando vaya seguido de un día franco.

El tiempo de descanso mínimo será igual al invertido en el servicio anterior y nunca inferior a diez horas treinta minutos, computadas desde treinta minutos después de quedar inmovilizado el avión, una vez completada la última etapa, hasta la hora de presentación y firma para iniciar una nueva actividad.

Artículo 54. Descanso parcial.**a) En tierra:**

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

El descanso parcial en tierra debe ser, como mínimo, de cuatro horas y, como máximo, de ocho horas, manteniéndose todas las demás condiciones del descanso normal reflejadas en el artículo anterior.

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad aérea y, por tanto, se computará a todos los efectos.

b) En vuelo:

Tiempo durante el cual un miembro de la tripulación queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo del sitio adecuado para el mismo. De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de literas o butacas, a no ser que, debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobada por la DGAC.

Artículo 55. Máximo de actividad aérea.

El que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea continuada establecido por la DGAC con aquel del que dispone un Comandante para terminar un servicio, de acuerdo con las disposiciones de la autoridad aeronáutica.

Este incremento, potestativo del Comandante, no será programable en ningún caso.

Artículo 56. Actividad aérea incrementada.

La que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial. Los descansos parciales en tierra permitirán prolongar los límites normales de actividad aérea en la mitad del tiempo del descanso parcial.

Artículo 57. Vuelos de situación, vuelos de prueba, ferry técnicos y vuelos cancelados.

a) Vuelos en situación: Son los desplazamientos realizados por los Tripulantes técnicos pero no en función de tales, sino para hacerse cargo de un servicio asignado o de vuelta a base operativa a la terminación de éste.

Los vuelos de situación contarán como actividad aérea y se computarán al 100 por 100 como tiempo perfil a efectos económicos.

b) 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 técnica mínima requerida más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo.

c) Vuelos ferry técnicos: Son aquellos que se realizan con algún problema técnico que disminuye la aeronavegabilidad del avión, con la tripulación técnica mínima a bordo y con la correspondiente comunicación a la autoridad aeronáutica.

d) Vuelos cancelados: Son aquellos vuelos que, después de la presentación de la tripulación a la firma, son cancelados. En estos casos, los Tripulantes técnicos devengarán como actividad el tiempo que hayan estado a disposición de AESA.

Artículo 58. Actividad en tierra.

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que pueden serle asignadas a un Piloto por la Dirección de la empresa. A título indicativo, será, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo y actividades similares relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas. A efectos de limitaciones y descansos, regirá la normativa aeronáutica aplicable.

El tiempo empleado devengará el 100 por 100 de actividad. Cuando se trate de simulador, a los instructores se les abonará, además, la hora al 100 por 100 como hora de vuelo dentro de mínimos. Sólo para los instructores, se prorrateará la sesión dedicada al mismo, de acuerdo con días naturales, es decir, siempre que un período de simulador se efectúe

dentro del mismo día, se prorrateará un día y, si dicho período afecta a dos días, se prorratearán dos.

Cuando se trate de instrucción en tierra, a los instructores se les prorrateará el día en minoración de los mínimos garantizados, y si fuese simulador, se les abonará como hora de vuelo dentro de mínimos.

Artículo 59. *Imaginaria.*

Situación durante la cual un Tripulante Técnico Piloto permanece a la inmediata disposición de la empresa para serle asignado un servicio de vuelo. El tiempo mínimo de presentación y firma en el aeropuerto después de ser requerido para un servicio será de sesenta minutos.

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

Se podrá programar imaginaria seguida de un servicio de vuelo. Sin embargo, no se podrá programar un servicio de vuelo seguido de una imaginaria. Antes y después de una imaginaria se programará un tiempo mínimo de descanso de diez horas treinta minutos.

No se programará una imaginaria seguida de un día libre (L).

Cuando a un Tripulante Técnico Piloto en situación de imaginaria se le asigne un servicio de vuelo 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, fuera de mínimos, tres horas de vuelo en el nivel correspondiente. Si durante la imaginaria se realiza un vuelo inferior a tres horas de perfil, se devengará tres horas. Así mismo, devengará dentro de mínimos doce horas de actividad si se realiza en el domicilio del Tripulante y veinticuatro horas en cualquier otro caso.

Artículo 60. *Día franco de servicio.*

Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante Técnico Piloto puede ser requerido para realizar un servicio. Éste deberá serle asignado entre las veintidós y las veintidós treinta horas locales del día anterior anterior y para la iniciación de la actividad asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el Tripulante Técnico Piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 61. *Día libre.*

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

Se programarán los días libres en base, excepto cuando el desplazamiento sea igual o superior a un mes.

Cuando se programe un día libre aislado y se haya realizado un período de actividad en el día anterior que finalice después de las catorce horas LT, no se programará servicio alguno al día siguiente hasta las ocho horas (LT). No se programará día libre cuando la actividad del día siguiente se inicie antes de las Q6:01 horas LT.

Artículo 62. *Días libres.*

Los Tripulantes Técnicos disfrutarán, como mínimo, de los siguientes días libres mensuales:

Para todos los años, en el período de octubre a abril, ambos inclusive, diez días libres, quedando el resto de meses como sigue en los años sucesivos:

Año 1997: Ocho días libres de mayo a septiembre, ambos inclusive, y un día libre adicional a disfrutar en agosto o septiembre, a elección de la empresa por razones operativas.

Año 1998: Ocho días libres en mayo y junio, nueve días libres en julio, agosto y septiembre.

Año 1999: Nueve días libres en mayo, diez días libres en junio, nueve días libres en julio, agosto y septiembre.

Los días libres anteriormente mencionados figurarán en la programación quincenal. Cuatro de los días libres estarán unidos en bloques de dos.

Todo día en que un Tripulante Técnico Piloto deba pasar un reconocimiento médico reglamentario, deberá estar precedido de uno de los días libres.

Todo vuelo trasatlántico o similar irá seguido, al menos, de uno de los días libres.

Durante los programas de los cursos teóricos cuya duración resulte igual o superior a cinco días en una misma semana, deberán respetarse como libres los fines de semana. A partir de las veinticuatro horas (LT) de los viernes y hasta las seis horas (UTC) del lunes no se programará ningún servicio y se computará como días libres.

No se programarán servicios a un mismo Tripulante en los días de Nochebuena/Navidad y los de fin de año/Año Nuevo, en un mismo período de Navidades, salvo pacto voluntario en contra, con conocimiento de la representación sindical de los Pilotos. De igual manera, no se programarán vuelos en las mismas fechas al mismo Tripulante mientras existan otros que no hayan volado en esos mismos períodos en años anteriores.

Si por causa de retrasos operativos se perdiese un día libre programado, éste será devuelto en un plazo máximo de tres meses. En el supuesto de que ello sucediese en uno de los meses en que se hayan programado ocho días libres, la devolución se producirá en el mes siguiente. Figurará en la programación con las letras «L. D.», tendrá el mismo tratamiento en el cómputo del mínimo mensual garantizado que un día de vacaciones retribuidas y devengará en el mes de su pérdida una cantidad extra del 50 por 100, que un día normal de trabajo, a saber: Mínimos garantizados divididos por sesenta.

La máxima acumulación de días libres perdidos será de dos por Piloto.

Los festivos inhábiles para el trabajo señalados oficialmente se entenderán compensados en descanso con la fijación de los días libres establecidos en este artículo.

Artículo 63. *Vacaciones. Tiempo de recuperación y enfermedad.*

Período de treinta días naturales o fraccionados en dos turnos de quince días, que disfrutarán anualmente todos los Pilotos con carácter retribuido. Los Pilotos que no lleven un año al servicio de AESA tendrán derecho a la parte proporcional. Devengarán todos los conceptos de los artículos 66, a), y 66, c), que correspondan.

Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en meses distintos, éstas computarán, a efectos del mínimo mensual garantizado por prima de razón de viaje y actividad, de forma que, por cada día natural de vacaciones corresponda una treintava parte del mínimo de horas de vuelo garantizadas. El máximo de actividad mensual será reducido en la misma parte proporcional. Es decir, las horas de vuelo y de actividad necesarias para superar los mínimos económicos garantizados se reducirán proporcionalmente a los días no trabajados.

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

En caso de liquidación de haberes por terminación de la relación laboral, si el Piloto hubiere disfrutado más días de vacaciones que los que le correspondieran por el tiempo trabajado, AESA procederá a descontar el exceso.

En caso de que AESA no programase dentro del año las vacaciones solicitadas a un Piloto dentro del año natural, se devengarán cinco días extras acumulables al resto de vacaciones.

Queda sin efecto el régimen interno de aumentar un día de vacaciones más por cada trienio de antigüedad en la empresa. Lo anteriormente dispuesto se entiende sin perjuicio de los derechos adquiridos o en curso de adquisición en el tramo temporal correspondiente, que lo disfrutarán aquellos Pilotos que así lo tengan reconocido a título estrictamente «ad personam».

Se entiende que el prorrateo es aplicable en caso de baja médica, es decir, siempre y cuando se extienda el correspondiente parte médico de baja, y éste sea entregado a la empresa en el plazo correspondiente.

Artículo 64. *Vuelos de características especiales.*

En los vuelos de duración superior a cinco horas y media y cruce de tres o más usos horarios, se incrementarán los perfiles de vuelo en un 25 por 100 del cálculo normal.

Todo vuelo con autorización especial que suponga exceder los límites de tiempo de vuelo de la DGAC devengará una cantidad según viene determinado en el anexo II.

La Dirección de Operaciones remitirá a la representación sindical copia de las peticiones de vuelos de autorización especial cursadas a la DGAC.

Artículo 65. *Programación de servicios.*

Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta sección.

AESA regulará trimestralmente sus programaciones de modo que, atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y que se derivan de la operación, las horas cobradas, las imaginarias, días libres

y días fuera de base vayan distribuyéndose de forma más racional y equitativa entre todos los Pilotos de una misma flota y categoría.

Al final del trimestre, cada Piloto arrastrará la diferencia entre horas cobradas y la media de su flota, para compensación en el trimestre siguiente.

Artículo 66. *Conceptos retributivos.*

Las retribuciones para el año 1997 son las que vienen determinadas en la tabla del anexo II del Convenio.

Se garantiza un incremento salarial del 70 por 100 del IPC previsto para los años 1997, 1998 y 1999. Además, si la cuenta de resultados de AESA es igual o superior a 500 millones de pesetas, el aumento será del 80 por 100 y si fuese de 2.000 millones de pesetas, el incremento será del 150 por 100, calculándose proporcionalmente cuando los beneficios oscilen entre las cantidades citadas, 500 y 2.000 millones de pesetas.

La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos desde el día 1 de enero de 1997.

Los Pilotos percibirán sus haberes mensualmente, como máximo el día 1 del mes siguiente al de su devengo si es hábil, si no, el día hábil inmediatamente posterior. Los haberes se harán efectivos mediante talón o transferencia bancaria, a elección de la empresa.

Los conceptos retributivos de cálculo variable serán abonados junto con la nómina siguiente al mes de su devengo.

A todos los Pilotos se les entregará el correspondiente recibo de salarios en el que constarán con suficiente claridad los conceptos retributivos junto con las deducciones efectuadas.

Las retribuciones del presente Convenio estarán integradas por los siguientes conceptos:

- a) *Retribuciones fijas:*
 1. Salario base.
 2. Antigüedad (si procede, como complemento «ad personam»).
 3. Prima razón viaje.
 4. Gratificaciones extraordinarias.
 5. Plus de transporte.
 6. Prima de responsabilidad (cuando corresponda por determinación de AESA).
 7. Asistencia técnica.
 8. Seguros.
- b) *Retribuciones variables:*
 1. Horas en exceso de cincuenta y cinco y hasta setenta y cinco (horas 1).
 2. Horas en exceso de setenta y cinco (horas 2).
 3. Horas en exceso de actividad a partir de ciento sesenta.
 4. Primas horarias en vuelos de situación.
 5. Prima por actividad nocturna.
 6. Imaginarias.
 7. Dietas, nacionales e internacionales.
 8. Vuelos autorización especial.
- c) *Otras retribuciones:*
 1. Plus por jefaturas y cargos adicionales.
 2. Dieta por residencia, destacamento o destino.
 3. Día libre no disfrutado.

Artículo 67. *Salario base.*

Los salarios base de los Pilotos son los reflejados en las tablas retributivas del anexo II del Convenio.

Artículo 68. *Antigüedad.*

Con la firma del anterior Convenio se suprimió y dejó sin efecto el devengo del complemento por antigüedad regulado en el artículo 61 de la derogada Ordenanza Laboral para las Compañías de Vuelo «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 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 en el período 1 de enero de 1994 a 31 de octubre de 1994.

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 69. *Plus de transporte.*

Los Pilotos percibirán en concepto de plus de transporte las cantidades que se especifican en el anexo II del Convenio.

Artículo 70. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los Pilotos percibirán como complemento periódico de vencimiento superior al mes una gratificación extraordinaria el 20 de junio y otra el 20 de diciembre, equivalentes cada una de ellas al salario base, antigüedad, en su caso, y prima razón viaje.

Estas gratificaciones se devengarán semestralmente, desde el 1 de enero al 30 de junio y desde el 1 de julio al 31 de diciembre. Quien no lleve seis meses al servicio de la empresa al término de cada semestre percibirá dicha paga en proporción al tiempo trabajado.

Artículo 71. *Dietas por destacamento.*

Para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de AESA fuera de su base se abonarán unas dietas.

Por destacamento se percibirán las dietas que resulten de multiplicar el número de días que duró el destacamento por la dieta nacional o internacional que le corresponda, si aquél no excede de treinta días; si lo sobrepasa, la dieta se reducirá a la mitad por los días de exceso.

Artículo 72. *Dieta por residencia o destino.*

Para residencias y destinos se seguirá el procedimiento de los destacamentos.

Por residencia se percibirá el 85 por 100 de la que correspondería al destacamento de más de treinta días.

Por destino el 60 por 100 de lo que correspondería al destacamento de más de treinta días.

Artículo 73. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no llegasen a alcanzar los plazos de tiempo programados, el Piloto recibirá como compensación el 50 por 100 de las dietas que correspondan por el tiempo que reste de desplazamiento.

Artículo 74. *Prima horaria.*

Es la retribución variable que percibe el Tripulante Técnico Piloto cuando se produce un exceso sobre las cincuenta y cinco horas de perfil o, en su defecto, «calzos», que constituyen la prima horaria garantizada. Su cuantía se establece en el anexo II.

Artículo 75. *Prima por actividad.*

Se retribuirán las horas de actividad que superen las ciento sesenta horas mensuales, de acuerdo con el anexo II.

Artículo 76. *Prima de actividad nocturna.*

En concepto de prima de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en el artículo 50, y será una cantidad igual a la indicada en las tablas salariales del anexo II.

Se considerarán trabajos nocturnos los realizados entre las veintiuna horas UTC y las ocho horas UTC. Este complemento se percibirá en su integridad cuando el Piloto desarrolle su actividad cuatro horas en cada jornada, dentro del período indicado; en otro caso se abonará a prorrata.

Artículo 77. *Licencia retribuida.*

El Piloto en situación de licencia retribuida, tal y como se contempla en el artículo 34 de este Convenio, percibirá las retribuciones fijas que le correspondan por el número de días permanecidos en esta situación.

Artículo 78. *Primas horarias por razón de viaje en vuelos de situación, de prueba y de «ferry» técnico.*

a) *Vuelos de situación:* En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 57, los Tripulantes Técnicos percibirán el 100 por

100 de la cantidad que corresponda al perfil, con valor de la prima de hora tipo I.

Los efectos económicos derivados del párrafo anterior serán desde el día 1 de enero de 1997. Las cantidades así devengadas desde dicha fecha hasta el día 30 de septiembre de 1997 serán efectivas en la nómina correspondiente al mes de octubre de 1997.

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 65, y las mismas se computarán fuera de mínimos a efectos de cobro.

A los efectos oportunos, computan al 100 por 100 como actividad aérea. En estos desplazamientos se utilizarán billetes con plaza reservada, que serán en clase preferente cuando se trate de vuelos de AESA.

b) Vuelos de prueba y «ferry» técnico: Los vuelos de prueba y «ferry» técnico, tal y como se define en el artículo 57, se computarán al 150 por 100 del tiempo de perfil o tiempo entre calzados, con un mínimo de una hora y se abonarán fuera de mínimos.

Artículo 79. *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. Pueden ser nacionales o internacionales, según que los gastos se originen en territorio nacional o extranjero.

Artículo 80. *Cómputo de dietas.*

1. Se devengará una dieta nacional por cada día en que se realice una actividad o se permanezca fuera de base, siempre que el desplazamiento se realice en territorio nacional.

2. Se devengará una dieta internacional por cada día que se realice una actividad o se permanezca fuera de base, siempre que el desplazamiento se realice hacia o desde un país extranjero.

3. Cuando se realicen servicios mixtos (nacional-internacional) dentro de un día se devengará la dieta más alta.

4. La cuantía de las dietas está determinada en el anexo III del presente Convenio.

5. Para determinar el horario del día se tomará como referencia el horario UTC.

Artículo 81. *Anticipo de dietas.*

Con el fin de que los Tripulantes Técnicos Pilotos dispongan de una cantidad en metálico para sus desplazamientos por necesidades del servicio se establece un anticipo de dietas, que estará a disposición del Tripulante en las distintas bases operativas.

Este anticipo es de libre disposición por parte del Tripulante Técnico Piloto y se liquidará a meses vencidos, junto con el devengo de dietas correspondientes a dicho mes.

Artículo 82. *Anticipos.*

El Tripulante Técnico Piloto tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta por el trabajo realizado sin que pueda exceder de hasta el 90 por 100 del importe del salario devengado.

Artículo 83. *Uniformidad.*

La empresa, para cubrir la uniformidad de los Pilotos, asignará anualmente una cantidad suficiente para la renovación de todas las prendas y complementos.

El vestuario a suplir por la empresa será:

- Un uniforme azul de verano o invierno al año.
- Cinco camisas de manga corta al año.
- Una gabardina azul cada cinco años.
- Un par de zapatos tipo «mocasín» negro al año.
- Cinco pares de calcetines negros al año.
- Una gorra de uniforme al año.
- Una maleta cada cinco años.
- Dos juegos de hombreras al año.
- Un cinturón azul al año.
- Dos corbatas azules al año.
- Un alfiler de corbata cada dos años.
- Una chaqueta de color azul al año.

La uniformidad es propiedad de AESA y el Piloto tiene la obligación de cuidarlo y hacer siempre del mismo el uso adecuado.

Artículo 84. *Comidas de Tripulantes Técnicos.*

Las comidas de los Pilotos durante los servicios de vuelo se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. La empresa suministrará a sus aviones comidas para los Pilotos, en los períodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.

2. Por razones de seguridad se adoptarán toda suerte de medidas de higiene en el suministro de estas comidas, así como se proveerá el menaje adecuado para las mismas. Por las mismas razones, serán suministradas en la escala determinada de acuerdo con la representación sindical de los Pilotos.

3. Por razones de seguridad, la comida del Comandante será siempre distinta a la del Copiloto.

4. En la confección de los menús, tanto para la comida a bordo como en tierra, participará necesariamente la representación de los Pilotos dando su opinión.

5. Los desayunos, comidas y cenas de los Pilotos se suministrarán siempre que la actividad esté comprendida entre las cinco y las diez horas, las trece y las dieciséis horas y entre las veinte treinta y las veinticuatro horas, respectivamente, que siempre serán horas locales del lugar donde se inicia el servicio.

Artículo 85. *Alojamiento.*

Serán por cuenta de AESA los cargos de los hoteles en los que se alojen los Pilotos en sus desplazamientos por motivo de servicio, sólo por los conceptos de alojamiento y desayuno, con exclusión de cualquier otro gasto que irá por cuenta del Piloto.

La contratación del alojamiento en los hoteles se hará directamente por AESA, siempre que ello sea posible.

La representación sindical de los Pilotos participará en la aprobación junto con AESA de los alojamientos para uso de las tripulaciones técnicas.

El hotel seleccionado ha de ser confortable, como mínimo de categoría cuatro estrellas o equivalente en el extranjero. Con el fin de garantizar un buen descanso, los Pilotos serán alojados individualmente en habitaciones dobles con baño privado.

Artículo 86. *Transporte en base.*

AESA suministrará transporte desde y hacia el aeropuerto, o abonará a cada Tripulante Técnico Piloto el correspondiente plus de transporte.

AESA se compromete, coadyuvando para ello a la Sección Sindical del SEPLA, a obtener el mismo tratamiento de tarifas en el aparcamiento aeroportuario que tiene el personal de tierra para los Pilotos. En virtud del compromiso asumido por AESA en el artículo 86 del Convenio precedente, AESA asumirá el 50 por 100 de la diferencia de tarifas disfrutadas por el personal de tierra y el abonado por el Piloto, previa justificación del servicio e importe abonado.

Artículo 87. *Transporte fuera de base.*

Será facilitado por AESA y a cargo de ella.

Artículo 88. *Accidentes «in itinere».*

AESA, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a los Pilotos que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión de traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo a su domicilio o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estimen oportunos 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. Todo ello sin perjuicio de la calificación que en cada caso, bien la entidad gestora de accidentes, bien la jurisdicción correspondiente puedan determinar.

Será misión de la Comisión Paritaria de Seguimiento del Convenio el analizar las situaciones de los itinerarios profesionales realizados fuera de España, a fin de estudiar soluciones en consonancia con las mismas coberturas concertadas y establecidas en este país.

Artículo 89. *Uso de billetes.*

Para viajes de carácter particular, los Pilotos disfrutarán, para ellos y sus familiares en primer grado, del siguiente cupo anual de billetes en toda la red de AESA y acuerdos «interline»:

a) Vuelos en general: Sujeto a espacio, sin limitación, al 100 por 100 de descuento.

b) Vuelos regulares: 15 por 100 de descuento sin limitación, con reserva de plaza.

Diez billetes al año en todos los vuelos de AESA tanto regulares como «charter», sujetas a espacio, y al 100 por 100 de descuento, para familiares directos.

Artículo 90. *Enfermedad o accidente fuera del territorio.*

El personal que se halle en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional tendrá pleno derecho a que AESA, a través de los seguros sociales obligatorios o, en defecto de éstos, por la entidad de asistencia sanitaria concertada, garantice 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 estimen oportuno, siendo a cargo de dicha garantía los gastos de dicho traslado, siempre dentro de los límites y condiciones legalmente establecidos o determinados en las pólizas de seguros correspondientes.

Lo previsto en el párrafo anterior se extenderá a los familiares que están a cargo del trabajador cuando el tiempo de permanencia fuera de España resulte superior a treinta días. AESA deberá tener conocimiento previo de cuáles serán dichas personas.

En este supuesto, el Piloto podrá pedir a AESA, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

Artículo 91. *Institución de previsión social de plan para la jubilación.*

AESA asume el abono de las primas de los planes de jubilación o seguros de vida para los Pilotos fijos de plantilla, concertados por los mismos, aportando el 50 por 100 de las mismas y como máximo los siguientes topes:

a) Segundos Pilotos incluidos en el nivel 8: 20.364 pesetas.

b) Segundos Pilotos incluidos en los niveles 7 y superiores: 27.151 pesetas mensuales.

c) Primeros Pilotos incluidos en los niveles 8 al 6: 41.730 pesetas mensuales.

d) Primeros Pilotos incluidos en los niveles 5 y superiores: A la cantidad del apartado b) se le aumentará 16.691 pesetas mensuales por nivel.

Los niveles 9 y 10 de segundos Pilotos no percibirán cantidad alguna por los referidos conceptos.

El exceso de la prima resultante irá por cuenta del Piloto, que deberá justificar su pago ante AESA mediante exhibición de los correspondientes recibos.

Los importes reflejados se abonarán únicamente con las mensualidades ordinarias de salario y el Piloto correrá con las deducciones y retenciones legalmente establecidas.

Las cantidades de este artículo entrarán en vigor el 1 de enero de 1997 y tendrán anualmente el mismo incremento que los salarios.

En todo caso se respetarán «ad personam» las cantidades superiores que individualmente se perciban por estos conceptos.

Artículo 92. *Pérdida de licencia.*

Con el fin de cubrir en la medida de lo posible la pérdida de capacidad para ejercer como tales de los Pilotos, AESA se hará cargo del 100 por 100 del importe de los seguros de pérdida de licencia contratados por los Pilotos, a partir de que éstos alcancen el nivel salarial octavo de segundo Piloto, debiendo acreditar ante AESA el abono de las primas correspondientes.

Se aplicará sobre las cantidades correspondientes el aumento que proceda de computar la media ponderada de retenciones de Impuesto de Retenciones de Personas Físicas, corriendo por cuenta del Piloto las deducciones y retenciones legalmente establecidas.

Artículo 93. *Seguridad Social complementaria.*

A) Enfermedad y maternidad: A partir del primer día y mientras dure la situación de incapacidad temporal (IT) derivada de enfermedad común, accidente no laboral o maternidad, la empresa garantiza a los Pilotos el complemento preciso para que, sumando a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100 por 100 de las retribuciones fijas garantizadas según artículo 66. Este criterio será de aplicación, igual-

mente, en cuanto se refiere a las gratificaciones extraordinarias que se se especifican en este convenio.

Para Pilotos femeninos, cuando se encuentren en situación de embarazo, en caso necesario, la empresa les asesorará para la obtención de la correspondiente baja por incapacidad temporal, en los períodos que la legislación señale.

El Piloto al que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos con cualquier mejora que afecte a los conceptos anteriormente mencionados.

B) Accidente de trabajo y enfermedad profesional: Durante el tiempo que dure la incapacidad temporal por la contingencia epigrafiada y hasta el alta, los Pilotos que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unidos a las prestaciones económicas de la entidad gestora, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el apartado anterior.

C) Normas comunes:

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma a la empresa el correspondiente parte de baja de la Seguridad Social y los sucesivos partes de confirmación hasta producirse el alta.

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estarán supeditadas a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del mismo por el órgano aludido. Si la baja procediera del CIMA, el control sería ejercido por los servicios médicos designados por la empresa.

Si la enfermedad sobreviniese al Piloto en la localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a lo establecido con anterioridad pero, salvo que el facultativo competente de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el Piloto habrá de trasladarse a su lugar de residencia habitual.

c) Tratándose de un accidente de trabajo, el Piloto se someterá al tratamiento establecido por los médicos de la entidad en que la empresa se encuentre asegurada a estos fines o, en caso contrario, correrá con los gastos que de dicho tratamiento se deriven.

d) Los Pilotos en situación de incapacidad temporal percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o de la Mutua Patronal, como corresponda.

Esta situación cesará cuando termine la situación de incapacidad temporal.

e) AESA podrá verificar en cualquier instante, a cargo de personal médico designado por la misma, el estado de incapacidad temporal alegado por el Piloto para no asistir al trabajo. En caso de negativa, el Piloto perderá el derecho de los complementos establecidos con cargo a la empresa, sin perjuicio de las consecuencias disciplinarias que conllevará tal conducta que a estos efectos se califica de desobediencia.

Artículo 94. *Traslado de cadáveres.*

En caso de fallecimiento de un Piloto en servicio, AESA, a través de los seguros concertados o directamente, cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar que designen los familiares dentro del territorio español.

Artículo 95. *Imposición de sanciones.*

A partir de la fecha de entrada en vigor del convenio, antes de imponer una sanción por falta grave o muy grave, o la retirada del cargo de comandante como consecuencia de posibles faltas cometidas por un Piloto, AESA someterá preceptivamente la cuestión a una comisión formada por ocho miembros y compuesta por:

1. Un miembro nombrado por AESA.
2. El Director de operaciones.
3. El jefe de flota del Piloto implicado.
4. El jefe de instrucción de AESA.
5. Dos representantes legales de los Pilotos.
6. Dos miembros asesores referidos en el artículo 96 del presente Convenio.

Esta comisión deberá reunirse en plazo máximo de diez días desde su convocatoria, los acuerdos serán los aceptados por la mayoría de sus miembros en acta escrita y firmada al final de la reunión, expidiéndose certificación de dicha acta en un plazo máximo de tres días hábiles a contar desde la fecha de la reunión.

En cualquier caso, la decisión final sobre la calificación de la falta y la sanción corresponderá a la dirección de AESA, pero el incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto conllevará la nulidad de la sanción impuesta.

En cuanto a calificación de faltas y sanciones, ambas partes se remiten expresamente a la derogada Ordenanza Laboral para Compañías de Vuelos «Charter», Orden de 26 de noviembre de 1974, que se transcribe salvo error u omisión en el anexo V.

Artículo 96. *Calificaciones profesionales y comisión técnica.*

En caso de que un Piloto sea calificado por debajo del mínimo requerido durante una inspección o verificación, se programará el entrenamiento necesario para su recuperación y si fuese calificado de nuevo 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 al que lo calificó en las anteriores ocasiones, en presencia de un Inspector Delegado de la Dirección General de Aviación Civil.

En caso de conflicto de competencia técnico-profesional (inspecciones, instrucción, selección y contratación de nuevos Pilotos, promociones, etc.), AESA acepta la designación de dos Pilotos, uno de cada flota, nombrados por la representación sindical de los Pilotos para el asesoramiento en la resolución de dichos conflictos.

Dichos Pilotos se constituirán como Comisión Técnica a requerimiento de cualquier tripulante técnico Piloto que se considere afectado.

Para que dicha comisión pueda ejercer con independencia absoluta su misión, AESA acuerda concederles el mismo amparo legal que tienen los delegados sindicales de la Sección Sindical del SEPLA a excepción del crédito horario, salvo el tiempo necesario para cumplir con este cometido.

Cuando, como resultado de inspecciones o verificaciones de carácter técnico-profesional, la empresa emprenda acciones de carácter laboral de las referidas en el artículo 95 del presente Convenio contra un Tripulante Técnico Piloto, el Tripulante afectado tendrá derecho a solicitar a su representación, a través de los asesores precitados, el nombramiento de un inspector de la empresa para que asista a una nueva inspección en el simulador, dicho inspector de la empresa elaborará un informe para tal representación, a la que se someterá el caso.

En cada inspección o prueba de verificación de competencia el instructor o inspector entregará una copia del resultado firmada al Piloto inspeccionado.

El expediente profesional personal estará a disposición del titular para su examen, en presencia del jefe de instrucción. Podrá estar presente un representante de los Pilotos si el Piloto lo requiere, que deberá guardar en todo caso sigilo profesional.

Artículo 97. *Mantenimiento de garantías.*

Todo Tripulante Técnico Piloto de AESA, acogido al artículo 29 del presente Convenio lo estará, asimismo, a todos los demás acuerdos incluidos en este Convenio.

Artículo 98. *Responsabilidad civil.*

AESA tiene suscrito un contrato de seguro que cubre la responsabilidad civil en que pudiera incurrir la empresa y sus empleados Pilotos por daños materiales y corporales ocasionados a terceros con motivo del desarrollo de su actividad, excluyendo los daños ocasionados debidos a dolo o mala fe.

Disposición final. *Cláusula derogatoria.*

Quedan expresamente derogados a todos los efectos los acuerdos, pactos, disposiciones, así como concesiones unilaterales de la empresa (normas internas, medidas, etc.), de carácter colectivo convenidas entre las partes afectadas por el presente Convenio, convenidas con anterioridad al mismo.

ANEXO I

Procedimientos de vacaciones y destacamentos

Vacaciones:

1. Con el fin de que el reparto de vacaciones y distribución de fechas pueda ser realizado de acuerdo a 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	1.ª quincena	2.ª quincena
Enero	8	6
Febrero	6	6
Marzo	6/10 *	6/10 *
Abril	8/10 *	8/10 *
Mayo	8	10
Junio	10	12
Julio	12	12
Agosto	12	12
Septiembre	10	8
Octubre	6	6
Noviembre	6	6
Diciembre	8	12

* Se puntuará con 10 en la quincena que contenga Semana Santa. En caso de que sea por disfrutar del mes natural, se descontarán dos puntos.

3. Al Piloto que disfruta un período de vacaciones con carácter forzoso, solamente se le sumarán la mitad de los puntos que correspondan a dicho período, excepto en los meses de julio, agosto, primera quincena de septiembre, primera quincena de enero y segunda quincena de diciembre.

4. En el supuesto de disfrutar vacaciones en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

5. Anualmente y con anterioridad al 1 de enero, se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas en las vacaciones ya disfrutadas, sumadas a las de años anteriores y en el orden de preferencia para la elección de permisos en el año inmediato siguiente.

6. Los Pilotos de nuevo ingreso en la plantilla del Personal de Vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su Grupo y especialidad que la tenga más alta.

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

8. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras cuando encajen convenientemente en las disponibilidades sobre las segundas. Asimismo, la empresa podrá denegar vacaciones en los meses de mayor operación a aquellas solicitudes que excedan del 5 por 100 de los Pilotos por especialidad y flota.

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

A) Para los turnos solicitados libremente por el Piloto, tendrá prioridad el de menor puntuación y en el caso de existir igualdad, el peticionario que tenga menor número de orden en el escalafón de entre su misma especialidad y flota.

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 mayor número de orden en el escalafón de entre su misma especialidad y flota.

No se asignará un turno forzoso de vacaciones a un Piloto hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado de un período de vacaciones.

10. Siendo el principal problema armonizar las peticiones de los Pilotos con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquiere compromiso de firmeza hasta cuarenta y cinco días antes de la fecha prevista para su iniciación.

Destacamentos, residencias y destinos:

1. Cuando sean de carácter voluntario, se aplicarán las mismas normas para su concesión que las estipuladas para el disfrute de vacaciones.

2. Lista de puntuación:

Destacamento nacional: Dos puntos por mes.

Destacamento internacional: Cuatro puntos por mes.

Residencia nacional: 12 puntos por año.

Residencia internacional: 24 puntos por año.

Destino nacional: Seis puntos por año.

Destino internacional: 12 puntos por año.

ANEXO II

TABLAS SALARIALES TRIPULANTES TÉCNICOS A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 1997

Pilotos AEA

Primer Piloto

Nivel	Salario base Pesetas	P. R. viaje Pesetas	P. transporte Pesetas	P. A. técnica Pesetas	H. vuelo-1 Pesetas	H. vuelo-2 Pesetas	Act. laboral Pesetas	P. imaginaria Pesetas	H. nocturnas Pesetas
1 A	360.682	270.511	18.034	77.933	8.383	9.429	1.804	25.149	1.001
1 B	360.682	263.899	18.034	77.933	8.172	9.219	1.743	24.516	1.001
1 C	360.682	257.286	18.034	77.933	7.962	9.008	1.683	23.887	1.001
1	360.682	250.674	18.034	77.933	7.752	8.798	1.623	23.255	1.001
2	360.682	244.071	18.034	77.933	7.542	8.587	1.563	22.625	1.001
3	360.682	237.448	18.034	77.933	7.331	8.378	1.503	21.993	1.001
4	360.682	230.836	18.034	77.933	7.120	8.167	1.443	21.361	1.001
5	360.682	224.224	18.034	77.933	6.910	7.957	1.383	20.729	1.001
6	360.682	217.612	18.034	77.933	6.700	7.745	1.323	20.099	1.001
7	360.682	210.999	18.034	77.933	6.488	7.536	1.263	19.464	1.001
8	360.682	204.386	18.034	77.933	6.278	7.325	1.201	18.835	1.001

Prima resp. Comandante B-737: 205.769 pesetas/mes.

Prima Comandante B-757-767: 221.042 pesetas/mes.

Segundo Piloto

Nivel	Salario base Pesetas	P. R. viaje Pesetas	P. transporte Pesetas	P. A. técnica Pesetas	H. vuelo-1 Pesetas	H. vuelo-2 Pesetas	Act. laboral Pesetas	P. imaginaria Pesetas	H. nocturnas Pesetas
1 A	252.477	210.398	18.034	77.933	5.951	6.914	1.323	17.854	712
1 B	252.477	203.786	18.034	77.933	5.742	6.704	1.263	17.225	712
1 C	252.477	197.172	18.034	77.933	5.530	6.493	1.201	16.590	712
1	252.477	190.560	18.034	77.933	5.320	6.282	1.142	15.960	712
2	252.477	183.948	18.034	77.933	5.109	6.072	1.082	15.328	712
3	252.477	177.336	18.034	77.933	4.900	5.862	1.121	14.699	712
4	252.477	170.723	18.034	77.933	4.689	5.651	962	14.066	712
5	252.477	164.109	18.034	77.933	4.479	5.441	902	13.437	712
6	252.477	157.497	18.034	77.933	4.268	5.230	841	12.805	712
7	252.477	150.885	18.034	77.933	4.059	5.021	781	12.176	712
8	252.477	144.273	18.034	77.933	3.847	4.810	722	11.540	712
9	214.605	122.631	18.034	77.933	3.269	4.088	613	9.808	605
10	151.486	86.563	18.034	53.887	2.307	2.886	432	6.922	427

Prima f/o seg. en vuelo: 50.910 pesetas/mes.

Prima inspección: 101.820 pesetas/mes.

Prima jefatura flota: 203.640 pesetas/mes.

Prima inspección vuelo: 101.820 pesetas/mes.

Prima vuelos aut. esp. 23.224 pesetas/vuelo.

Prima jefatura seg. vuelo: 152.730 pesetas/mes.

Prima instrucción tierra: 50.910 pesetas/mes.

ANEXO III

Importe de las dietas

Con efectos del día 1 de enero de 1996, las dietas tendrán las siguientes cuantías:

- Dieta nacional: 7.200 pesetas.
- Dieta internacional: 13.100 pesetas.

Cuando la dieta sea en territorio fuera de Europa, pernoctando en el mismo, se devengarán 100 dólares por día, en lugar de los importes regulados en la letra b) anterior.

En relación al artículo 85, al no disponer de desayuno en el hotel de Nueva York, y mientras dure esta circunstancia, se compensará dicho gasto con un incremento de ocho dólares en todos los vuelos a dicha ciudad.

ANEXO IV

Representación de los tripulantes técnicos

AESA se ha obligado a aceptar desde el 12 de diciembre de 1994, y así lo ratifica en este acto, como único interlocutor válido con AESA del colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos a la Sección Sindical del SEPLA en AESA, mientras reúna la mayoría representativa del colectivo de Pilotos, y reconoce como representantes del mismo a cinco Delegados sindicales de dicha Sección Sindical, según el artículo 10.3 de la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto de 1985, de Libertad Sindical.

Se acuerda que el colectivo profesional de los Tripulantes Técnicos Pilotos formará un colegio ajeno e independiente al de los Técnicos y Administrativos y de Especialistas y no cualificados de la empresa, de acuerdo con lo determinado en esta materia en el artículo 71.1 del Estatuto de los Trabajadores.

Para evitar menoscabo económico por el desempeño de su función sindical, a los integrantes de la Sección Sindical del SEPLA se les garantizará que les será programada cada mes la media mensual de las horas de perfil voladas por su flota y especialidad; de no ser así, dicha media les será computada a efectos económicos.

ANEXO V

Faltas y sanciones

Faltas:

Artículo 1.

Toda falta cometida por un trabajador se clasificará, atendiendo a su importancia, trascendencia o intención, en leve, grave o muy grave.

Artículo 2.

Se considerarán faltas leves:

- 1.º No cursar en tiempo oportuno la baja correspondiente a las ausencias justificadas al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.
- 2.º Tres faltas de puntualidad injustificadas durante el mes y siempre que sumen en total más de quince minutos y menos de treinta.
- 3.º Abandono del trabajo sin causa justificada, aunque sea por breve tiempo.
- 4.º No comunicar su domicilio o el sitio donde se vaya a descansar, cuando se está de servicio.
- 5.º La embriaguez ocasional, referida exclusivamente al personal de tierra.
- 6.º En general, todos los actos leves de ligereza, imprudencia o indisciplina.

Artículo 3.

Son faltas graves:

- 1.º Las cometidas contra la disciplina en el trabajo o contra el respeto debido a sus superiores, compañeros o subordinados.
- 2.º Más de tres faltas de puntualidad repetida en la asistencia al servicio que sumen más de treinta minutos al mes.
- 3.º La falta de dos días al trabajo en un mes, sin causa que lo justifique.
- 4.º La simulación de enfermedad o accidente.
- 5.º El quebranto o violación de secretos de reserva obligada sin que se produzca grave perjuicio a la empresa.
- 6.º El realizar, durante la jornada, trabajos particulares.
- 7.º Emplear para uso propio herramientas de la empresa incluso fuera de la jornada de trabajo, sin debida autorización.
- 8.º Abandono del trabajo sin justa causa, cuando del mismo se derive paralización en las labores de los productores en el servicio.
- 9.º La imprudencia en actos de servicio que impliquen el riesgo de accidente para sí o sus compañeros. En servicio de vuelo será considerado falta muy grave.
10. La inobservancia de las medidas de seguridad adoptadas por la empresa.
11. La reincidencia en faltas leves, siempre que ello ocurra en el plazo de tres meses a contar desde la comisión de la primera.
12. La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.
13. La divulgación a personas ajenas a la empresa de la marcha interior de la misma, siempre que pueda haber perjuicio para la empresa.
14. La falta grave de atención y cortesía con el público, no reiterada, y en acto de servicio.
15. La obstrucción a las órdenes de los Jefes y la negligencia en su cumplimiento.
16. La disminución, no grave ni continuada, en el rendimiento del trabajo.
17. El quebranto de los intereses de la empresa, sin ánimo de realizarlo, pero por negligencia inexcusable.
18. La falta considerable de respeto y disciplina en el taller contra los Directores, Encargados o superiores de cualquier clase. Si se produjera en vuelo podría ser considerada como muy grave.
19. Las riñas, alborotos, discusiones graves o entorpecimientos en la marcha de la producción.
20. La falta considerable de respeto y la dureza de trato a los trabajadores que estén a sus órdenes.
21. No comunicar a los Jefes las lesiones que se produjeran los productores o dejar de presentarse inmediatamente en el botiquín.
22. Simular la presencia de otro trabajador fichando o firmando por él, ausentarse sin licencia del centro de trabajo durante el mismo, fingir enfermedad o pedir permiso alegando causa no existente y otros actos semejantes que puedan proporcionar a la empresa una información falsa.
23. Dirigirse por escrito, con carácter general, a los trabajadores de la empresa, sin la autorización debida, utilizando el tablón de anuncios, o cualquier otro medio de divulgación dentro de la empresa.
24. En general, todos los actos graves de ligereza, imprudencia o indisciplina.

Artículo 4.

Son faltas muy graves:

- 1.º La embriaguez habitual.
- 2.º La embriaguez ocasional durante el tiempo de servicio respecto al Personal de Vuelo.
- 3.º Los trabajos para otra actividad similar sin autorización de la empresa.
- 4.º La falta de tres o más días al trabajo en un mismo mes sin causa que lo justifique.
- 5.º Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los Jefes o sus familiares, así como a los compañeros y subordinados.
- 6.º Violar secretos de la empresa cuando existen perjuicios para la misma.
- 7.º Causarse una lesión voluntaria.
- 8.º La disminución voluntaria y continuada del rendimiento en la labor.
- 9.º Originar riñas y pendejas con sus compañeros de trabajo.
10. El quebrantamiento del secreto relacionado con la Defensa Nacional.
11. Los actos que constituyen delito de robo o hurto y que afecten a la propiedad y confianza en el empleado.
12. La indisciplina o desobediencia o incumplimiento inexcusable de órdenes reglamentariamente recibidas de sus superiores.
13. La aceptación de gratificaciones de cualquier tipo o forma por o en asuntos relacionados con su empleo en la empresa.
14. Cualquier infracción de la Legislación de Aduanas.
15. La reincidencia en las faltas graves dentro de los meses siguientes a su sanción.
16. Abuso de autoridad por parte del superior.

Artículo 5.

Sanciones:

Corresponde a las empresas la facultad de imponer sanciones, de acuerdo con lo determinado en la Ley y en el presente Convenio Colectivo. De toda sanción, salvo la amonestación verbal, se dará traslado por escrito al interesado, quien deberá acusar recibo o firmar el enterado de la comunicación.

Artículo 6.

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

- a) Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.
- b) Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.
- c) Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días; Inhabilitación por un período no superior a dos años para el ascenso, traslado forzoso, despido.

Las sanciones que en el orden laboral puedan imponerse, se entienden sin perjuicio de pasar el tanto de culpa a los Tripulantes competentes cuando el hecho cometido pueda ser constituido de falta o delito.

ANEXO VI

Nóminas

En el listado de conceptos relativos a la nómina de los Pilotos deberán aparecer, además de los puntos hasta ahora relacionados, la actividad extraordinaria diaria y las dietas que corresponden a cada día.

Asimismo, quedará reflejado el tipo de perfil que se abona por cada vuelo: C para vuelo «charter», R para regular, B para bloque y PE para perfil especial.

En el caso de las dietas se expresará si se trata de dietas nacionales, internacionales o en dólares.

ANEXO VII

Ratio de tripulaciones

Se establece el siguiente ratio de tripulaciones mínimo:

B-767 = 8 por avión.

B-757 = 6 por avión.

B-737 = 6 por avión.

Se calcula además que los cargos de Director de Operaciones, Subdirector y Jefatura de Flota de B-767/B-757 contarán como 1,5 Pilotos.

ANEXO VIII

Edición y publicación del Convenio

AESA se compromete a la edición y publicación del presente Convenio Colectivo así como a su distribución entre todos los Pilotos.

Palma de Mallorca, 27 de agosto de 1997.—El Oficial Mayor, Cristóbal Vergara Vergara.

BANCO DE ESPAÑA

24094 RESOLUCIÓN de 10 de noviembre de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 10 de noviembre de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	144,987	145,277
1 ECU	166,517	166,851
1 marco alemán	84,369	84,537
1 franco francés	25,193	25,243
1 libra esterlina	243,737	244,225
100 liras italianas	8,612	8,630
100 francos belgas y luxemburgueses	408,961	409,779
1 florín holandés	74,843	74,993
1 corona danesa	22,164	22,208
1 libra irlandesa	219,292	219,732
100 escudos portugueses	82,623	82,789
100 dracmas griegas	53,748	53,856
1 dólar canadiense	102,996	103,202
1 franco suizo	103,636	103,844
100 yenes japoneses	116,897	117,131
1 corona sueca	19,305	19,343
1 corona noruega	20,731	20,773
1 marco finlandés	28,006	28,062
1 chelín austriaco	11,986	12,010
1 dólar australiano	100,911	101,113
1 dólar neozelandés	90,762	90,944

Madrid, 10 de noviembre de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.

COMUNIDAD AUTÓNOMA
DE ANDALUCÍA

24095 ORDEN de 22 de octubre de 1997 de la Consejería de Educación y Ciencia, por la que se aprueba la modificación de los Estatutos de la fundación «Farmacéutica Avenzoar».

Visto: El expediente de adaptación a la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de Incentivos Fiscales a la Participación Privada en

Actividades de Interés General, e inscripción en el Registro de Fundaciones Docentes, de esta Consejería de la fundación denominada «Farmacéutica Avenzoar» constituida y domiciliada en Sevilla, calle Alfonso XII, número 51.

Antecedentes de hecho

Primero.—La fundación fue reconocida y clasificada por Orden de la Consejería de Educación y Ciencia, de fecha 30 de abril de 1984, solicitando la adaptación de sus Estatutos a la Ley 30/1994, por escritura pública de fecha 22 de noviembre de 1996, ante don Manuel Aguilar García, Notario del Ilustre Colegio de Sevilla, con número de protocolo 2573, corregidas por el mismo Notario con fecha 8 de julio de 1997, con número de protocolo 1452, figurando como fundadores don Leonardo Gaviño García y otros.

Segundo.—Tendrá principalmente, los objetivos y fines siguientes:

La investigación científica y técnica en el campo de las ciencias farmacéuticas, así como la formación complementaria y especialización de Licenciados en Farmacia en sus facetas profesional, científica y humanista.

Tercero.—La dotación de la fundación está constituida por:

La dotación inicial.

Por los bienes y derechos que haya adquirido o en lo sucesivo adquiera la Fundación y que el Patronato haya acordado o acuerde afectar con carácter permanente a los fines fundacionales.

Cuarto.—El gobierno, administración y representación de la fundación, se confía de modo exclusivo a un Patronato que estará formado por quince miembros, siendo su Presidente don Leonardo Gaviño García.

Vistos: La Constitución Española, el Estatuto de Autonomía de Andalucía, la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de Incentivos Fiscales a la Participación Privada en Actividades de Interés General, y el Decreto 2930/1972, de 21 de julio, que aprueba el Reglamento de Fundaciones Culturales Privadas y Entidades Análogas, y demás normas de general y pertinente aplicación.

Fundamentos de Derecho

Primero.—Esta Consejería tiene asignada, en virtud del Decreto 42/1983, de 9 de febrero, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, las competencias que en materia de educación se traspasaron por Real Decreto 3936/1982, de 29 de diciembre, y en particular sobre las fundaciones docentes que desarrollen principalmente sus acciones en Andalucía, ejerciendo en consecuencia el protectorado sobre las de esta clase.

Segundo.—Se han cumplido en la tramitación del expediente todos los requisitos considerados esenciales por la Ley 30/1994, de 24 de noviembre, de Fundaciones y de Incentivos Fiscales a la Participación Privada en Actividades de Interés General y el Reglamento de Fundaciones Culturales Privadas por lo que, procede la adaptación de los Estatutos de la fundación a la Ley 30/1994, y la inscripción en el pertinente Registro de Fundaciones Docentes.

En consecuencia, y en atención a los hechos y fundamentos de Derecho hasta aquí desarrollados, esta Consejería de Educación y Ciencia, visto el preceptivo informe de la Asesoría Jurídica, resuelve:

Primero.—Autorizar la adaptación de los Estatutos a la Ley 30/1994 y su inscripción en el correspondiente Registro a la fundación denominada «Farmacéutica Avenzoar», con domicilio en Sevilla, calle Alfonso XII, número 51.

Segundo.—Aprobar los Estatutos, contenidos en la escritura pública de fecha 22 de noviembre de 1996 y su posterior modificación de fecha 8 de julio de 1997.

Tercero.—Confirmar en sus cargos a los miembros del Patronato de la fundación y que han aceptado sus cargos.

Contra esta Orden, que pone fin a la vía administrativa de acuerdo con el artículo 109. c) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, se podrá interponer en el plazo de dos meses a partir de la recepción de su notificación, recurso contencioso-administrativo, previo anuncio del mismo al órgano que la dicta, según exige el artículo 110.3 de la citada Ley, y el artículo 57.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla, 22 de octubre de 1997.—El Consejero, Manuel Pezzi Ceretto.