

# MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

**19856** REAL DECRETO 1050/2002, de 4 de octubre, por el que se crea un instituto de educación secundaria en El Puerto de Santa María (Cádiz) –Base Naval de Rota– conforme al Acuerdo Marco de Colaboración entre los Ministerios de Educación, Cultura y Deporte y de Defensa.

El Acuerdo Marco de Colaboración suscrito por los Ministros de Educación, Cultura y Deporte y de Defensa se refiere a la creación de un instituto de educación secundaria en El Puerto de Santa María (Cádiz) –Base Naval de Rota– surgido de la necesidad de que el personal de las Fuerzas Armadas cuente con centros escolares suficientes, debidamente coordinados, para que los frecuentes traslados de residencia a que se somete el personal no perjudique la trayectoria educativa de sus hijos.

Se mejora así la prestación del servicio público educativo y se contribuye a la mejora de la red de centros de educación secundaria que no sólo asegura la escolarización de los alumnos hijos del personal de las fuerzas armadas, sino que mediante acuerdo con los órganos competentes de la Comunidad Autónoma de Andalucía se podrán escolarizar los alumnos residentes en la zona en que está situado.

Por lo expuesto y de acuerdo con lo establecido en el artículo 17 de la Ley Orgánica 8/1985, de 3 de julio, reguladora del Derecho a la Educación, que prevé la creación de centros públicos por el Gobierno y el Reglamento Orgánico de los institutos de educación secundaria, aprobado por el Real Decreto 83/1996, de 26 de enero, que recoge este mandato, se considera necesario la creación del citado instituto de educación secundaria. Asimismo, se cumplen también los requisitos que se determinan en el Real Decreto 1004/1991, de 14 de junio, por el que se establecen los requisitos mínimos de los centros que impartan enseñanzas de régimen general no universitario.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Educación, Cultura y Deporte y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de octubre de 2002,

## DISPONGO:

Artículo único. *Creación del instituto.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Reglamento Orgánico de los institutos de educación secundaria, aprobado por Real Decreto 83/1996, de 26 de enero, y en la disposición adicional quinta de éste, así como con el Real Decreto 1004/1991, de 14 de junio, se crea un instituto de educación secundaria de El Puerto de Santa María (Cádiz) –Base Naval de Rota– cuyo régimen económico y de funcionamiento se ajustará a lo establecido en el Acuerdo Marco de Colaboración suscrito a tal fin entre los Ministros de Educación, Cultura y Deporte y de Defensa.

2. Este instituto de educación secundaria contará con ocho unidades y 240 puestos escolares.

Disposición final primera. *Actuaciones de ejecución.*

La Ministra de Educación, Cultura y Deporte adoptará las medidas precisas para la ejecución del presente Real Decreto y, en especial, las que sean procedentes en relación con el personal docente necesario para este instituto y la puesta en funcionamiento del mismo.

Disposición final segunda. *Efectos.*

Este Real Decreto tendrá efectos desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 4 de octubre de 2002.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Educación, Cultura y Deporte,

PILAR DEL CASTILLO VERA

# MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**19857** RESOLUCIÓN de 3 de octubre de 2002, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación de las actas de fechas 2 y 1 de agosto de 2002, relativas al III Convenio Colectivo de la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, S. A. U.» y los Tripulantes Técnicos de Vuelo.

Visto el texto de las actas de fechas 2 y 1 de agosto de 2002, la primera sobre modificación del III Convenio Colectivo de la empresa «Air Europa Líneas Aéreas, S. A. U.», y los Tripulantes Técnicos de Vuelo (código de Convenio número 9009430, «Boletín Oficial del Estado» de 13 de noviembre de 2001), y la segunda, que pasa a formar parte del mismo, actas que han sido suscritas, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa en su representación, y de otra, por la sección sindical del SEPLA, en representación del colectivo laboral afectado, 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 resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción de las citadas actas 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, 3 de octubre de 2002.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

Reunidos en Lluçmajor, a 2 de agosto de 2002, por parte de «Air Europa Líneas Aéreas, S. A. U.», en adelante AEA, don Manuel Panadero López, don José Vicente Guardiola Moreno, doña María Mestre Rosselló y don Mateo José Sánchez Palmer, y por parte, de la sección sindical de SEPLA en AEA, en adelante SS, don Eduardo Cadenas de Llano Yraola, don Carlos Torres Rodríguez, don Germán Rodríguez Gavilá y don Alfonso Alfonso Aguirán, llegan al siguiente acuerdo:

Dando fin a las negociaciones de los últimos meses sobre la adecuación de pilotos a las bases y programación de pilotos, se consensúa el texto que después se transcribe. No obstante, para que adquiera vigencia dicho texto, deberá ser aprobado por los pilotos de AEA, comprometiéndose la SS, a realizar la pertinente consulta y comunicar el resultado a la otra parte, antes del próximo día 20 de agosto. El texto habrá de ser aprobado o rechazado en su totalidad, no siendo posible efectuar modificaciones parciales al mismo como consecuencia de la mencionada consulta.

## PROTOCOLO DE PROGRAMACIÓN Y ADECUACIÓN DE LOS PILOTOS A LAS BASES

### Preámbulo

El tipo de operación de la flota de B-767, siempre basado en MAD, con vuelos prácticamente fijos, de horario muy determinado y programación estable, hace aconsejable que la base operativa sea Madrid, y a la vez posibilita utilizar una modalidad de movilidad geográfica que, sin perjudicar la operación y siendo poco o nada gravosa económicamente, permite a los TTP's con base diferente a MAD mantener su domicilio, si así lo desean.

El efecto de la estacionalidad en la operación de la flota de B-737 provoca que el número de TTP's necesarios en una determinada base pueda cambiar de la temporada de invierno a la de verano, y las variaciones del programa comercial y otros condicionantes operativos obligan a que ese número cambie de un año para otro, lo que hace imposible en la práctica adecuar el número de tripulaciones por base al óptimo, de una manera definitiva.

Para lograr los objetivos anteriormente mencionados se introducen las siguientes modificaciones en el III Convenio Colectivo:

#### 1. Movilidad geográfica:

1.1 Los destacamentos, residencias y destinos voluntarios se convocarán y concederán por bases, puntos y antigüedad técnica dentro de

cada especialidad y flota. El plazo de concesión será de quince días y el de presentación en la nueva base operativa de treinta días contados a partir de la fecha límite de presentación de solicitudes.

1.2 Las residencias y destinos forzosos se convocarán y asignarán por orden inverso al de la antigüedad técnica de entre los que menos puntos tengan en cada modalidad forzosa, dentro de cada flota y especialidad, siendo necesario el acuerdo previo con la SS. Para los destacamentos forzosos se mantendrá lo establecido en el III Convenio Colectivo.

1.3 AEA se reunirá los meses de marzo y septiembre con la SS para encontrar el sistema más eficiente de asignación de pilotos a las bases, mediante las modalidades de movilidad contempladas en el Convenio Colectivo y en el presente Acuerdo.

1.4 El listado de puntos será específico para cada modalidad de movilidad.

## 2. Vuelos en situación:

2.1 La cantidad abonada por hora de vuelo en situación se reduce en todos los niveles en un 25 por 100.

2.2 No obstante lo anterior, las horas de vuelo en situación se abonarán al 100 por 100 en los supuestos siguientes:

a) Horas perfil de vuelo en situación superiores a 05,37 dentro de un mismo período de actividad.

b) Actividad laboral ordinaria programada (desde presentación hasta 30 minutos después de calzados) generada en vuelos de situación, superior a 07,00 horas en un mismo período de actividad.

c) Tres o más etapas en vuelo de situación dentro de un mismo período de actividad.

## 3. Programación de servicios:

3.1 El máximo número de días fuera de base por serie de servicios programados se reduce a cinco días, incluidos el día de firma y el de llegada, computados desde las 00,01 a las 24,00 en horas UTC y contadas desde la hora de firma hasta 30 minutos después de la hora prevista de calzados.

3.2 Si fuese necesario programar series de servicios que impliquen entre seis y ocho días fuera de base, se comunicarán previamente a la SS, las razones y duración estimada de la medida, repartiéndose equitativamente estos servicios entre todos los tripulantes como establece el artículo 65 del Convenio Colectivo. El máximo número de series de servicios programados con estancia fuera de base superior a cinco días será de uno al mes por tripulante. Para exceder este límite será necesario el acuerdo previo con la SS.

3.3 Una serie de servicios programados fuera de base de:

Cinco días irá seguida al menos por dos días libre.

Si la serie es superior a cinco días irá seguida al menos por tres días libres.

3.4 El número máximo de días consecutivos con servicio programado, computándose desde las 00,01 a las 24,00 UTC, sin al menos un día libre programado, será de siete.

3.5 No se programará un vuelo nocturno que precise de tripulación reforzada para cumplir con las limitaciones de actividad, seguido de otro con firma anterior a las 10,00 LT, cuando la firma del primera anterior a las 23,59 LT.

3.6 La programación se publicará por meses naturales completos, en las mismas fechas y condiciones establecidas actualmente en el Convenio Colectivo. Si por alguna circunstancia excepcional se hubiera de publicar quincenal, se informará previamente a la SS. Si esto ocurriera más de dos meses en un año natural, será necesario el acuerdo con la SS.

Se faculta a la Comisión de Interpretación del Convenio Colectivo para que, en el plazo máximo de treinta días desde la firma de este Acuerdo, incorpore las modificaciones al mismo aquí contenidas y que conciernen a los artículos 41, 42, 43, 48, 57, 65 y 79. Asimismo, se faculta a doña María Jesús Mestre Rosselló para que en el plazo de sesenta días desde la firma del presente acuerdo realice los trámites necesarios para la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dichas modificaciones. En caso de que la Comisión de Interpretación del Convenio Colectivo no concretase el texto de las modificaciones en este plazo, se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» el presente acuerdo en su totalidad como anexo y se incorporará al texto en el próximo Convenio Colectivo.

La SS y AEA, de acuerdo con la modificación al III Convenio Colectivo descrita en el punto 1.2, llegan al siguiente acuerdo para la flota de B-767:

Destino indefinido de carácter forzosa a MAD del 100 por 100 de la plantilla con base administrativa distinta de MAD, mientras que mantenga su especialidad y flota, en las condiciones siguientes:

1. Mantendrá su base administrativa, siendo MAD la base operativa.

2. AEA proporcionará billetes con plaza reservada en vuelos de AEA, desde su base administrativa a la base operativa (MAD) para cumplir con los servicios asignados, de manera que no se afecte a la operación. Igualmente, proporcionará billetes con plaza reservada en vuelos de AEA para regresar a su base administrativa una finalizados sus servicios. En este segundo caso, si el tiempo previsto entre la hora programada de finalización del servicio (calzos) y la de salida programada del siguiente vuelo de UX a la base administrativa excediese de dos horas, y existiese en ese intervalo algún vuelo de otra compañía con la que existan acuerdos de descuento para tripulantes, se proporcionará el billete para este último, siempre que la diferencia entre la hora programada de salida de éste y del vuelo de UX no sea inferior a treinta minutos.

3. El TTP no será responsable de las posibles demoras producidas en su servicio por cualquier incidencia ajena a su responsabilidad, producida en los vuelos proporcionados por AEA.

4. Si el TTP decidiese utilizar un vuelo distinto del proporcionado por AEA, deberá gestionar personalmente el cambio, sin utilizar los medios habituales del Área de Programación y Reservas, tratándolo directamente con la Oficina de Ventas o el Centro de Atención Telefónica. En este caso, la responsabilidad de los posibles retrasos en la presentación al servicio será del tripulante, quedando sin efecto el punto anterior.

5. AEA proporcionará alojamiento, en el hotel habitual de MAD, el día anterior a los servicios de vuelo (de ser necesario) y para la realización de las imaginarias que se le programen. A los efectos de las imaginarias, el hotel se considerará como domicilio del tripulante en la base operativa.

6. El TTP no devengará dietas, ni ningún otro concepto retributivo, por los desplazamientos base administrativa-operativa o viceversa, anteriores o posteriores a un servicio, que tampoco contarán a ningún otro efecto.

7. Según lo contemplado en el Convenio Colectivo, los días francos en la base operativa no devengarán dieta.

8. Dadas las especiales condiciones de este acuerdo, queda sin efecto tanto el cobro de las dietas por destino establecidas en el artículo 72, como la compensación establecida en el artículo 73 del Convenio Colectivo para el caso de que la compañía decidiese alterar el tiempo de destino a MAD. Por la cancelación de este destino, el TTP percibirá la cantidad de 7.000 euros.

Reunidos en Lluçmajor, a 1 de agosto de 2002, por parte de Globalia, su Presidente, don Juan José Hidalgo Acera; por parte de «Air Europa Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», don Manuel Panadero López, don José Vicente Guardiola Moreno y doña María Mestre Rosselló, y por parte de la sección sindical de SEPLA en AEA, en adelanta SS, don Eduardo Cadenas de Llano Yraola, don Carlos Torres Rodríguez, don Germán Rodríguez Gavilá y don Alfonso Alfonso Aguirán, llegan al siguiente acuerdo para la externalización de la producción en operaciones de código compartido.

Para regular esta modalidad de externalización de la producción de código compartido, se establecen las siguientes limitaciones, excepciones y condiciones:

### *Limitaciones*

El número máximo de horas de vuelo, sin incluir las excepciones contempladas en este acuerdo, que podrían ser operadas en código compartido con AEA por otras compañías con pilotos ajenos al escalafón de Air Europa, será el que resulte menor de los siguientes límites:

a) Los vuelos en código compartido operados por pilotos no pertenecientes al escalafón de AEA sólo se darán sobre el incremento de horas que se pueda producir sobre la «producción actual», estableciéndose la cantidad de 104.000 horas de vuelo u horas block reales como referencia de «producción actual» de AEA a los efectos de este acuerdo.

b) Los vuelos en código compartido operados por pilotos no pertenecientes al escalafón de AEA no serán superiores al 10 por 100 de la «producción anual» de AEA, definiéndose como tal la suma de las horas de vuelo realizadas por los pilotos del escalafón de AEA, más las horas de vuelo efectuadas en la modalidad de código compartido por pilotos que no pertenecen al citado escalafón, excluidos en este caso las correspondientes o las excepciones contempladas en este acuerdo.

c) Los vuelos en código compartido operados por pilotos no pertenecientes al escalafón de AEA no podrán superar el 50 por 100 del incremento de horas de vuelo sobre las 104.000 horas fijadas como producción actual. No obstante lo anterior, en tanto que no se haya ofertado un puesto de trabajo a todos los pilotos incluidos en el acuerdo del ERE, según lo establecido en el Convenio Colectivo vigente, el porcentaje antes citado no podrá superar el 25 por 100.

#### *Excepciones*

Los siguientes vuelos incluidos en las presentes excepciones no serán considerados a los efectos de las limitaciones establecidas en este documento ni sumados dentro de la producción anual:

a) Los vuelos de cabotaje en código compartido dentro de otros Estados.

b) Los vuelos internacionales en código compartido que no tengan su origen o destino en un aeropuerto español.

c) El vuelo en código compartido con Continental Airlines operado por esta compañía que, con una frecuencia diaria, une las ciudades de Madrid y Nueva York.

d) El vuelo en código compartido con Malev y operado por esta compañía que, con una frecuencia diaria y seis veces a la semana, une las ciudades de Budapest y Madrid.

e) Los vuelos en código compartido con Alitalia y operados por esta compañía que, con frecuencia de tres vuelos diarios, respectivamente, une las ciudades de Madrid y Roma, así como Madrid y Milán.

f) Si AEA llegase a acuerdos comerciales con otras compañías que supongan un aumento de la producción anual de manera que los pilotos del escalafón de AEA efectúen por lo menos un 50 por 100 de los vuelos, éstos no computarán a efectos de las limitaciones establecidas en el presente documento. Para el cómputo de este 50 por 100 se podrán considerar los distintos acuerdos que pudiesen existir de manera que, aunque en uno en particular no se alcance el citado porcentaje, en conjunto si se efectúe por pilotos del escalafón de AEA al 50 por 100 de los vuelos computados en horas de vuelo. Las horas realizadas por los pilotos del escalafón de AEA sumarán para el cálculo de las horas de producción anual.

g) Para facilitar que la red comercial de Air Europa venda billetes, lógicamente en porcentajes reducidos sobre la capacidad del avión que realiza la ruta o el que a través de esta modalidad de código compartido se pueda cooperar en el desarrollo de nuevas rutas que sirvan como alimentadoras a los vuelos de AEA, no contarán a efectos de los límites de este acuerdo, ni como horas de producción anual, los vuelos no operados por pilotos del escalafón de AEA en código compartido, cuando:

g.1) Se trate de vuelos de cabotaje nacional, en aviones de 80 o menos plazas máximas según la hoja de tipo del fabricante y el tanto por ciento de pasajes vendidos y/o comercializados por la red de AEA sea inferior al 25 por 100 del máximo de plazas máximas, según la hoja de tipo del fabricante del avión que se emplee.

g.2) Se trate de vuelos con origen o destino en aeropuertos españoles y el tanto por ciento de pasajes vendidos y/o comercializados por la red de AEA sea inferior al 25 por 100 del máximo de plazas según la hora de tipo del fabricante para el avión de medio alcance que actualmente utiliza AEA, es decir, B-737/800. Si en este tipo de vuelos se realizase alguna escala intermedia en territorio español se consideraría este trayecto como de cabotaje nacional, contemplado en el punto anterior g.1) a todos los efectos.

En ambos casos la participación se computará semestralmente según las temporadas comerciales (noviembre-abril y mayo-octubre).

La información precisa para comprobar este punto será facilitada por la empresa a la SS antes de quince días después de finalizada la temporada y deberá ser comprobable, no siendo suficiente el mero aserto de los datos.

h) El vuelo en código compartido con Southern Winds operado por dicha compañía que, con una frecuencia de cuatro vuelos semanales, unirá las ciudades de Madrid y Buenos Aires. De aumentar dicho número de frecuencias en esa ruta deberán ser operadas por AEA si bien la efectiva realización por parte de AEA del citado aumento podrá, en su caso, ser pactado según lo dispuesto en la disposición i) siguiente.

i) No obstante los casos previstos anteriormente, reconociendo ambas partes el interés en permitir mediante el presente acuerdo las operaciones en código compartido, así como lo complejo y difícil de prever en cuanto a evoluciones futuras y posibles singularidades en este campo, al tiempo que existiendo acuerdo en que el crecimiento de los vuelos en esa modalidad en tanto fomente las posibilidades de crecimiento en operación propia

es de mutuo interés, ambas partes se comprometen a que los vuelos en código compartido no operados por los pilotos del escalafón de AEA no incluidos dentro de los exceptuados, y que pudieran exceder de las limitaciones establecidas en este acuerdo, puedan realizarse, si bien, en su caso, deberán contar indispensablemente con el acuerdo, previo a la realización del primer vuelo de la SS. Dicho acuerdo, en su caso, deberá ser reflejado en acta de la Comisión de Seguimiento del Convenio Colectivo convocada para tal efecto.

La Dirección de AEA deberá entregar a la sección sindical con la suficiente antelación la documentación sobre la propuesta de código compartido que deberá incluir entre otras informaciones; duración estimada del acuerdo, trayectos, número y horas de vuelo, cláusulas económicas del acuerdo, estimaciones de volúmenes de ventas con código AEA, etc., al objeto de que por parte de la SS, pueda realizarse la oportuna evaluación de la propuesta.

j) En todo caso, en los vuelos operados por los pilotos pertenecientes al escalafón de Air Europa, la empresa tendrá libertad absoluta, dentro de las normas legales vigentes, para acordar con otras compañías la instalación del código de éstas en dichos vuelos, en todos aquellos casos en que por cualesquiera razones, ello fuese considerado positivamente por la Dirección de AEA.

#### *Condiciones*

1. La Dirección de AEA informará por escrito a la sección sindical antes de la firma de nuevos acuerdos de código compartido de las características de éstos y de forma específica de lo concerniente a duración, número de horas, frecuencias, cláusulas económicas, etc., que puedan incidir en la consideración de dichos vuelos a los efectos de este acuerdo.

2. La Dirección de AEA informará por escrito a la sección sindical, en el plazo de treinta días desde la firma de este Acuerdo, de las características de los vuelos en código compartido excepcionados y de forma específica lo concerniente a duración, número de horas, frecuencias, cláusulas económicas, etc.

3. Finalmente, y con objeto de mantener los derechos de los tripulantes técnicos que contempla el artículo 90 del vigente Convenio Colectivo, la empresa se obliga a negociar expresamente con las otras compañías aéreas con las que se pudieran establecer en el futuro este tipo de acuerdos, el uso de billetes «Free» sujetos a espacio para TTP's y beneficiarios en términos análogos a los contemplados en el Convenio Colectivo o a conseguir los mismos acuerdos para los pilotos de AEA que los existentes para los pilotos de la otra línea aérea.

Caso de no ser posible lo acordado en el párrafo anterior, AEA se compromete, previamente a la culminación del acuerdo de código compartido en que se diesen esas circunstancias a analizar con la SS las alternativas posibles y, en su caso, acordando eventuales compensaciones sobre la red operadora por AEA en términos de billetes «Free» sujetos a espacio sin que en ningún caso el total supere los 20 billetes al año.

Con esta misma filosofía, se revisarán los acuerdos ya operativos, evaluándose entre las partes de forma global la forma de inscribir éstos en el marco de lo antes especificado.

Todos los acuerdos de código compartido se efectuarán con compañías de vuelos regulares con concesión administrativa propia para valorar esa ruta.

Esta acuerdo sobre externalización y regulación de la producción en operaciones de código compartido entra en vigor en la fecha de su firma y pasa a formar parte del III Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos, para lo que las partes facultan a doña María Jesús Mestre Rosselló para que en el plazo de veintidós días lo presente ante la autoridad competente para su aprobación y publicación en el «Boletín Oficial del Estado», lo que firman en el lugar y fecha anteriormente indicados.

**19858** *RESOLUCIÓN de 3 de octubre de 2002, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del acuerdo complementario al contenido normativo del XIV Convenio Colectivo para el personal del Canal de Isabel II.*

Visto el texto del acuerdo complementario al contenido normativo del XIV Convenio Colectivo para el personal del Canal de Isabel II («Boletín Oficial del Estado» de 20 de julio de 2000, código de Convenio número 9000842), que pasa a formar parte del mismo como disposición adicional decimosexta, acuerdo que fue suscrito con fecha 26 de septiembre de 2002; de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, en su representación, y de otra, por el Comité de Empresa, en representación