

Tablas salariales para el año 2003 para las empresas de menos de cinco trabajadores que no hayan hecho la clasificación profesional

Categorías	Salario mensual 2003	Salario anual 2003
------------	----------------------	--------------------

Grupo I: Personal técnico titulado

Titulado de grado superior	763,01	11.445,15
Titulado de grado medio	682,47	10.237,05
Ayudante de técnico sanitario	597,93	8.968,95

Grupo II: Personal mercantil técnico no titulado y personal mercantil propiamente dicho

Técnico no titulado:

Director	816,74	12.251,10
Jefe de división	749,57	11.243,55
Jefe de personal	736,14	11.042,10
Jefe de compras	736,14	11.042,10
Jefe de ventas	736,14	11.042,10
Encargado general	736,14	11.042,10
Jefe de sucursal y supermercado	682,47	10.237,05
Jefe de almacén	682,47	10.237,05
Jefe de grupo	623,42	9.351,30
Jefe de sección mercantil	632,59	9.488,85
Encargado establecimiento	611,67	9.175,05
Intérprete	574,94	8.624,10

Personal mercantil propiamente dicho:

Viajante	584,06	8.760,90
Corredor de plaza	597,73	8.965,95
Dependiente	601,64	9.024,60
Ayudante	575,44	8.631,60
Dependiente mayor	643,22	9.648,30

Grupo III: Personal administrativo técnico no titulado y personal administrativo propiamente dicho

Personal técnico no titulado:

Director	816,74	12.251,10
Jefe de división	749,57	11.243,55
Jefe administrativo	698,58	10.478,70
Secretario	567,15	8.507,25
Contable	584,06	8.760,90
Jefe sección administrativo	662,18	9.932,70

Personal administrativo:

Contable-cajero o taquimecanógrafo en idioma extranjero	584,06	8.760,90
Oficial administrativo u operador en máquinas contables	601,64	9.024,60
Auxiliar administrativo o perforista	575,44	8.631,60
Auxiliar de caja	601,64	9.024,60

Grupo IV: Personal de servicio y actividades auxiliares

Jefe de sección de servicios	643,79	9.656,85
Dibujante	682,47	10.237,05
Escaparataista	662,18	9.932,70
Ayudante de montaje	567,15	8.507,25
Delineante	567,15	8.507,25
Visitador	567,15	8.507,25
Rotulista	567,15	8.507,25
Cortador	567,15	8.507,25
Ayudante cortador	567,15	8.507,25
Jefe de taller	567,15	8.507,25
Profesional de oficio de 1. ^a	567,15	8.507,25
Profesional de oficio de 2. ^a	567,15	8.507,25
Profesional de oficio de 3. ^a o ayte.	567,15	8.507,25
Capataz	567,15	8.507,25
Mozo especializado	567,15	8.507,25
Ascensorista	567,15	8.507,25
Telefonista	567,15	8.507,25

Categorías	Salario mensual 2003	Salario anual 2003
Mozo	567,15	8.507,25
Empaquetador	567,15	8.507,25
Reparador/a de medias	567,15	8.507,25
Cosedor/a de sacos	567,15	8.507,25

<i>Grupo V: Personal subalterno</i>		
Conserje	567,15	8.507,25
Cobrador	567,15	8.507,25
Vigilante, sereno, ordenanza, portero	567,15	8.507,25
Personal de limpieza (por horas)	2,18	—
Limpiador/a (jornada completa)	567,15	8.507,25

Madrid, 21 de julio de 2003.—La Directora General, Soledad Córdova Garrido.

16092 RESOLUCIÓN de 22 de julio de 2003, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del III Convenio Colectivo de la Empresa «Air Nostrum, L.A.M., S.A.», y sus trabajadores pilotos.

Visto el texto del III Convenio Colectivo de la Empresa Air Nostrum L.A.M., S.A. y sus trabajadores pilotos (Código de Convenio n.º 9010700), que fue suscrito con fecha 14 de junio de 2003 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, apartado 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 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, 22 de julio de 2003.—La Directora General, Soledad Córdova Garrido.

III CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA AIR NOSTRUM L.A.M., S.A. Y SUS TRABAJADORES PILOTOS

PREÁMBULO

El III Convenio Colectivo nace como resultado de las fructíferas relaciones existentes entre la Dirección de Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. por un lado, y la sección sindical de SEPLA en Air Nostrum, por otro, en representación de los Pilotos de la Compañía, y viene a sustituir al II Convenio que ha servido en la anterior etapa de existencia de Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

En su elaboración se ha tenido en cuenta la experiencia obtenida a lo largo del tiempo en que han estado vigentes el primer y segundo Convenio Colectivo, que con el esfuerzo de todos ha permitido un crecimiento muy significativo en un tiempo escaso y ha incorporado el sustancial cambio en la estructura y tamaño de la compañía.

Por su parte, por medio del presente convenio se aplica directamente la Directiva 2000/79/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2.000, adelantándose, por tanto, a su transposición al ordenamiento jurídico nacional. En caso de que se produzcan contradicciones del presente convenio con la norma de transposición de la mencionada Directiva, así como con las nuevas normas procedentes de la inclusión en el ordenamiento jurídico español de las Joint Authority Regulations (J.A.R.), las partes acuerdan reunirse para consensuar la versión definitiva a aplicar, procediéndose a la introducción en el convenio de las modificaciones que fuese necesario mediante la convocatoria extraordinaria de la Comisión de Interpretación y Aplicación a la que se otorgan funciones de negociación en esta materia.

El espíritu del presente Convenio está encaminado a establecer las normas por las que se regirán las mencionadas relaciones, y que siempre tendrán como objetivo crear una correcta y positiva atmósfera de trabajo que conlleve el buen funcionamiento y productividad de la Compañía de un lado, y la estabilidad y seguridad en el trabajo de otro, y asegure con el concurso de todos un futuro de beneficio y crecimiento, del que todos participemos.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

El presente convenio colectivo suscrito entre Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. y sus pilotos sustituye al II Convenio Colectivo de pilotos.

Artículo 1.1 *Ámbito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente convenio abarca todos los centros de trabajo de la Compañía en España y en el extranjero para los trabajadores incluidos en el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

Artículo 1.2 *Ámbito personal.*

El presente convenio afecta a todos los trabajadores pilotos de la plantilla de la Compañía «Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.», en las situaciones contempladas en este convenio. Se excluye de este ámbito el personal contratado específicamente como estudiantes de vuelo que no formarán parte de la tripulación técnica mínima.

Artículo 1.3 *Ámbito temporal.*

El presente convenio entrará en vigor el día de su firma, con carácter retroactivo a efectos económicos desde el 1 de Enero de 2003, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2006, excepto para los conceptos o materias para los que se señale expresamente un periodo de vigencia distinto.

Será prorrogable tácitamente por periodos de un año si, con una antelación mínima de tres meses a la finalización de su vigencia, no se ha denunciado el mismo por alguno de los firmantes.

Denunciado el convenio por cualquiera de las partes, en los plazos previstos en el párrafo anterior, ambas partes se obligan a iniciar negociaciones en los plazos fijados por la Ley, a fin de alcanzar un nuevo pacto y las condiciones salariales mantendrán la cuantía alcanzada sin sufrir ningún tipo de variación, en tanto no se pacten otras nuevas que las sustituyan.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, denunciado el convenio, y finalizado el periodo de vigencia restante o el de cualquiera de sus prórrogas, permanecerán vigentes las cláusulas normativas del convenio hasta tanto no se produzca la entrada en vigor del convenio que haya de sustituir al presente.

Artículo 1.4 *Revisión salarial.*

Para el año 2004 y siguientes de vigencia del convenio, se revisarán las tablas aplicando el IPC previsto en los presupuestos generales del estado, o referencia equivalente, para la anualidad en cuestión. Posteriormente, dicho IPC previsto será regularizado, con carácter retroactivo al comienzo del año natural, tanto al alza como a la baja, al final de la anualidad, con el IPC real de dicha anualidad.

Artículo 1.5 *Compensación y absorción.*

Cuanto mejorías económicas se establecen en el presente convenio producirán la compensación de aquéllas que con carácter voluntario hubiesen sido ya otorgadas por la Compañía. Análogamente servirá para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro. Sobre las condiciones pactadas se estará a la naturaleza de absorbible y compensable o no fijada en cada caso.

Artículo 1.6 *Vinculación a la totalidad.*

El presente convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Si la autoridad competente anulara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Negociadora del presente convenio, deberá reunirse

a considerar si cabe mantener la vigencia del resto del articulado del convenio, o si por el contrario la anulación de tal o tales cláusulas obliga a revisar el contenido completo del convenio.

Artículo 1.7 *Interpretación.*

Cuando la interpretación del texto del convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia a la Comisión de interpretación y aplicación, que deberá emitir un informe sobre el asunto de que se trate, sin perjuicio de que, caso de no estar de acuerdo la Empresa o el trabajador con la solución dada, se someta el mismo a la jurisdicción competente.

Artículo 1.8 *Comisión de interpretación y aplicación.*

Con el fin de aplicar y hacer efectivo el convenio con la mayor agilidad posible funcionará, en el seno de la Compañía, una comisión de interpretación y aplicación compuesta por igual número de representantes de la Compañía y de los pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La comisión ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente convenio y su competencia es la de interpretar y aplicar las normas del mismo y de negociar condiciones nuevas allí donde excepcionalmente se establezca. La comisión adoptará sus decisiones por mayoría de sus miembros, y en caso de acuerdo su decisión se tomará como interpretación auténtica del convenio.

La comisión será constituida mediante reunión de las partes, de la que se levantará acta de constitución, en la que se nombrará a las personas integrantes de la misma. La citada constitución de la comisión se efectuará en el plazo de 15 días desde la firma del presente convenio, y la comisión se reunirá, normalmente, una vez al trimestre, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que lo solicite una de las partes en un plazo mínimo de 15 días.

La comisión deberá resolver en el plazo de dos meses desde que un asunto ha sido expuesto.

Artículo 1.9 *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

Si durante la vigencia del presente convenio, entraran a operarse por Air Nostrum nuevos tipos de aeronaves, superiores al módulo de 86 plazas, con los que varíe sustancialmente el tipo de actividad a realizar y/o los costes generales de explotación, ambas partes se comprometen a renegociar nuevas condiciones económicas y laborales aplicables a los pilotos de la nueva flota.

Artículo 1.10 *Pacto de permanencia y preaviso de baja voluntaria*

En el caso de que un piloto resolviese por voluntad propia, o por despido declarado procedente en sentencia judicial firme, su relación laboral con la Compañía, dentro del plazo de dos años a partir de la fecha de terminación del último simulador de calificación de tipo, realizado con cargo a la Compañía, vendrá obligado a abonar una indemnización. Esta indemnización será también aplicable a las excedencias voluntarias.

Las indemnizaciones de los pilotos a la Compañía, por cursos según el presente artículo, no serán de aplicación en caso de extinción de la relación laboral por las siguientes causas: despido improcedente, no aceptación de movilidad geográfica o modificación de las condiciones de trabajo forzosas y regulación de empleo. No obstante, si los trabajadores afectados por el despido improcedente o la regulación de empleo reingresasen en la Compañía asumirán de nuevo la obligación, por el tiempo que les faltase para completar los dos años en el momento del despido.

Los cursos recibidos con motivo de un cambio forzoso de flota, no estarán sujetos a pacto de permanencia.

Para determinar la cuantía de la indemnización se dividirá el importe del curso entre 24 (los meses equivalentes), obteniéndose así una cuota mensual. El piloto estará obligado a abonar tantas cuotas mensuales como meses falten para cumplir dos años desde su terminación del último simulador de calificación de tipo con cargo a la compañía. Los pilotos que, a su entrada en la empresa, aporten una calificación de tipo para la flota a la que vayan destinados, verán reducida dicha indemnización en la proporción que dicha calificación reduzca los gastos de formación inicial para dicho piloto.

El coste total del curso se establece en la cantidad de 18.000.- euros, que corresponde a la media obtenida sobre los cursos que se imparten habitualmente, teniendo en cuenta los siguientes gastos:

1. El coste del servicio o salario de los instructores si fueran externos, o el coste de los pluses de cualquier tipo retribuidos por formación a

los instructores si fuesen internos, incluidos hoteles, desplazamientos y dietas.

2. El coste de los simuladores de vuelo.
3. El coste de los hoteles, desplazamiento y dietas correspondientes al alumno.
4. Cualquier otro coste relacionado con el curso.

Teniendo en cuenta la especialización técnica de los pilotos y la necesidad de que la Empresa proporcione los cursos de formación y entrenamiento para el desempeño de su trabajo, si el trabajador desea causar baja voluntaria en la Compañía, una vez transcurrido el periodo de prueba, se obliga a preavisar a la Compañía de tal decisión con una antelación mínima de dos meses a la fecha de su baja efectiva, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible, comunicando dicha baja voluntaria por escrito a la Dirección de Operaciones en las oficinas centrales.

En el supuesto de que el trabajador no observara el plazo de preaviso antes expuesto, la Compañía exigirá y el trabajador vendrá obligado a cumplir el pago de un día de salario por cada día de preaviso no observado, pago compensable en todo caso con las sumas que en el momento del cese acredite el trabajador. A los únicos efectos del cálculo de la indemnización por falta de preaviso, se entenderá como salario/día el equivalente a la remuneración total percibida por todos los conceptos en los últimos seis meses dividida por 183. Este preaviso se aplicará, así mismo, en los casos de solicitud de excedencia voluntaria.

CAPÍTULO II

Principios Informadores

Artículo 2.1 *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*

Los pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de sus vidas y de las vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda conducta o actitud que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos, sin perjuicio de los derechos fundamentales de los trabajadores.

Artículo 2.2 *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*

Los pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional como pilotos de líneas aéreas a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

A efectos de la plena dedicación a la empresa, se pacta expresamente la misma y la compensación económica por ello se ha considerado, y está incluida, al establecer los conceptos salariales fijos.

Así mismo los pilotos deberán realizar los cursos de calificación tipo, diferencias, refresco, entrenamiento o cualquier otro que la Compañía considere necesarios, de acuerdo con la legislación vigente, a fin de mantener un alto grado de competencia profesional para el manejo de aeronaves o nuevos tipos de éstas.

Los pilotos se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, calificaciones y demás documentación necesaria para el normal desempeño de sus funciones. También se obligan a exhibir tal documentación a la Autoridad y a la Dirección si fueran requeridos para ello.

La Compañía, sin olvidar la responsabilidad de cada piloto en esta materia, mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los títulos y licencias, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados.

Los gastos de esta documentación serán por cuenta de la Compañía, para la flota en que estén destinados.

Se facilitará igualmente la adaptación de los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, a la nueva normativa europea o cualquier modificación legal que pueda producirse en el futuro, si ello fuera preciso, a juicio de la Empresa, para llevar a cabo la operación. Los gastos de esta documentación serán por cuenta de la compañía.

La empresa se hará cargo de las cuotas colegiales del COPAC de los pilotos de la Compañía, mientras esta colegiación sea obligatoria para el desempeño de su profesión de piloto en activo, con un máximo de 130 € anuales.

La cuota inicial o de inscripción en el Colegio, será a cargo de cada piloto, no siendo asumido este coste por la Compañía.

Artículo 2.3 *Régimen de vida.*

Los pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, para el mantenimiento integral de las condiciones necesarias para el ejercicio de la misma, sin perjuicio de los derechos fundamentales de los ciudadanos y de los trabajadores.

Artículo 2.4 *Pacto de no concurrencia.*

Los pilotos, salvo periodos de excedencia, no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida de transporte aéreo, salvo autorización expresa de la Compañía.

Cualquier actividad aérea o no, que menoscabe la capacidad del piloto para realizar los límites de producción establecidos en el presente convenio o afecte a la seguridad de las operaciones de vuelo, requerirá autorización expresa y por escrito de la Compañía, salvo disposición legal en contrario.

Artículo 2.5 *Banalización de pilotos.*

La Compañía podrá asignar turnos de vuelo a sus pilotos, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

1. En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a Air Nostrum, L.A.M., S.A., o en régimen de alquiler, o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cese, cooperación o concierto.

2. En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios y, en general cuando estas operaciones no entren en conflicto con la legislación vigente en ambos países si no existiesen tratados, protocolos o similares que regulen la materia, y en este último caso la compañía se responsabilizará de las consecuencias económicas en caso de surgir un conflicto en materia legal o laboral imprevisible.

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

4. Las condiciones económicas que sean consecuencia de la realización de estos servicios, y se refieran a la remuneración del trabajo, revertirán a los pilotos si son superiores a las que vinieran percibiendo éstos. Las cantidades económicas o salariales que sean consecuencia de estos servicios y sean superiores a las del presente convenio, no serán consolidables y dejarán de percibirse a la finalización de dichos servicios, regresando el piloto al sistema salarial establecido en el presente convenio.

5. Para el supuesto de que las condiciones económicas de la compañía de destino sean inferiores a las de la de procedencia, serán de aplicación las propias de Air Nostrum, de conformidad con el punto 4 anterior, más los pluses y dietas que excepcionalmente para este supuesto se señalen en este convenio.

6. Si los servicios fueran diferentes de la ejecución ordinaria de vuelos comerciales, se percibirá una remuneración extraordinaria a la que tendrían dichos servicios realizados en Air Nostrum. En caso de que se alterase la ubicación geográfica de los pilotos o los horarios habituales de Air Nostrum, se pactaran previamente y con el visto bueno de los interesados las condiciones específicas y remuneraciones extraordinarias a aplicar.

Artículo 2.6 *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para conseguir que las operaciones de vuelo de la Compañía se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los pilotos se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales Básicos de Operaciones, de ruta, de aviación, circulares operativas o de Dirección. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o por sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de la Compañía podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este convenio, salvo pacto expreso entre la Sección Sindical y la Compañía.

Así mismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los pilotos el acceso a los manuales a los que se refiere el presente artículo.

La Compañía podrá suministrar la documentación en idioma español o inglés indistintamente.

La documentación precisa para una nueva habilitación de tipo o cambio de avión será suministrada antes de la iniciación del curso.

CAPÍTULO III

Definiciones y aclaracionesArtículo 3.1 *Alcance y aplicación.*

Con el fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la normativa legal y aeronáutica nacionales y en la normativa interna de Air Nostrum y a la vez facilitar la interpretación del presente convenio y sus anexos, se definen en este capítulo los conceptos relativos a las materias contempladas en el mismo, prevaleciendo su nueva redacción cuando existan contradicciones, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Artículo 3.2 *Tripulante.*

Persona a quien la Dirección de la Compañía asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Artículo 3.3 *Tripulante técnico.*

Tripulante en posesión de título, licencia y calificación, a quien la Dirección de la Compañía asigna funciones esenciales, en la cabina de pilotaje, para la preparación, realización y finalización del vuelo.

Artículo 3.4 *Tripulación.*

Conjunto de tripulantes técnicos y de cabina de pasajeros nombrados expresamente por la Dirección de la Compañía para la realización de un servicio de vuelo. Durante la realización del servicio actúan directamente a las órdenes del comandante, al que auxilian, ayudan y asesoran en su cumplimiento.

Artículo 3.5 *Piloto.*

Tripulante técnico en posesión del título y licencia que le acredita como tal, según las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica; que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que la Compañía le asigne.

Artículo 3.6 *Copiloto.*

Primer o segundo piloto que ejerce la función de copiloto a bordo de la aeronave, colabora en las funciones de pilotaje con el comandante y le sustituye en el mando en casos de ausencia o incapacidad de éste.

Artículo 3.7 *Primer piloto.*

Tripulante técnico encuadrado en la especialidad laboral de primeros pilotos del grupo de pilotos.

Artículo 3.8 *Segundo piloto.*

Tripulante técnico encuadrado en la especialidad laboral de segundos pilotos del grupo de pilotos.

Artículo 3.9 *Comandante.*

Comandante es el cargo de libre y expresa designación de la Compañía otorgado a un primer piloto, que le permite ejercer el mando habitual de aeronaves de la empresa.

CAPÍTULO IV

Clasificación profesionalArtículo 4.1 *Fusiones con otras empresas.*

La Empresa, en el ejercicio de su libertad organizadora y de planificación, velará por la más óptima y eficiente organización de sus recursos en pro de la defensa de la productividad. Sin perjuicio de esto, las circunstancias especiales como puedan ser las operaciones entre empresas que den lugar a modificaciones del colectivo de pilotos en plantilla por motivo de fusión, absorción, o similar operación mercantil entre compañías, no modificarán el presente convenio.

Además, la Compañía se compromete a informar, con la suficiente antelación, a los representantes legales de los pilotos, de los siguientes extremos:

Fecha prevista y motivos de la operación.

Consecuencias jurídicas, económicas y sociales para los trabajadores, y Medidas previstas respecto de los trabajadores.

Artículo 4.2 *Clasificación, categoría, especialidad y niveles.*

Todo el personal técnico de vuelo pertenecerá a la misma categoría y grupo profesional que será la de pilotos. Este grupo tendrá dos especialidades, primeros y segundos pilotos.

A efectos económicos se considera nivel a cada uno de los escalones retributivos que un piloto puede alcanzar dentro de su especialidad. Se establecen en cada especialidad de acuerdo a la siguiente tabla y nomenclatura, de mayor a menor nivel y retribución los siguientes niveles:

Primeros Pilotos Niveles	Segundos Pilotos Niveles
0	—
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
	7
	8

Existirá una única ordenación que se denominará Escalafón Único de Pilotos (EUP):

Como Anexo C al presente convenio, se acompaña el escalafón definitivo a fecha 1 de enero de 2003.

Artículo 4.3 *Flota.*

Flota es el conjunto, de una o más unidades, que agrupa a un mismo modelo de aeronave, de forma que la calificación de tipo otorgada por la autoridad aeronáutica es la misma y permite a un piloto operar, con las restricciones de dicha calificación, cualquiera de las aeronaves del conjunto. Así, a título meramente enunciativo, los CRJ 200, CRJ 700 y CRJ 900, se considerarían la misma flota si así lo autorizase la DGAC. De igual modo, DASH 8-300 y DASH 8-400 se considerarían la misma flota, al igual que ATR 42 y ATR 72, que también se considerarían la misma flota.

Se considera flota superior al reactor sobre el turbohélice. Así, el CRJ es flota superior y el ATR 72 y DASH 8 son, indistintamente, flota inferior.

Artículo 4.4 *Asignación de funciones.*

La Empresa, respecto a las funciones a desempeñar, y de acuerdo a sus facultades de organización y siempre que la autoridad aeronáutica lo permita, podrá asignar al piloto funciones de instrucción, inspección, asistencia técnica en línea, organización de operaciones, control operacional, y en general cualquier tipo de actividad técnica, de asesoramiento, u operacionales habituales de la categoría, pactándose expresamente dicha asignación de funciones sin perjuicio de lo establecido más adelante, en el presente convenio, respecto a cargos y aceptación voluntaria de éstos.

Artículo 4.5 *Escalafón Único de Pilotos (EUP).*

El EUP se recoge en el anexo C.

Los pilotos contratados a partir del 1 de enero de 2003 se añadirán, sin distinción por especialidad, correlativamente a dicho escalafón, siendo ordenados según los siguientes criterios:

- 1.º Fecha de ingreso en la compañía con contrato de piloto, y
- 2.º Edad del piloto.
- 3.º Orden alfabético.

Artículo 4.6 *Preferencia de fechas y otras consideraciones.*

En «fecha de ingreso en compañía con contrato de piloto» tendrá preferencia la primera en el tiempo.

En «edad» tendrá preferencia el empleado mayor sobre el joven.

En «orden alfabético» tendrá preferencia el primer apellido sobre el segundo, y éste sobre el nombre.

El piloto con pérdida temporal de licencia y mientras permanezca en la compañía se mantendrá en el EUP en el puesto en el que estaba antes de la pérdida de la licencia.

El piloto con pérdida definitiva de licencia, si la recupera de nuevo y permanece en la Compañía, recuperará su puesto en el EUP.

CAPÍTULO V

Ingreso y Progresión

Artículo 5.1 *Candidatos y pruebas de ingreso.*

Es facultad de la Compañía establecer y decidir todo el proceso de selección y contratación efectivo del piloto hasta su admisión en la Compañía, sin más limitaciones que las que le sean impuestas expresamente por la autoridad aeronáutica. Por seguridad en vuelo, los pilotos, cuando vuelen juntos preferentemente deberán dominar el mismo idioma.

Artículo 5.2 *Periodo de prueba.*

Los candidatos admitidos a ingreso en la Compañía lo harán a título de prueba, fijándose tal periodo de prueba en seis meses para todos los pilotos. Durante este periodo, tanto la Compañía como el piloto, podrán rescindir el contrato de trabajo, sin necesidad de preaviso ninguno, sin perjuicio de las indemnizaciones establecidas para el pacto de permanencia en el artículo 1.10.

Una vez finalizado el periodo de prueba sin que ninguna de las partes haya rescindido con anterioridad el contrato de trabajo, el piloto adquirirá la condición de fijo de plantilla. Superado el periodo de prueba se considerará a todos los efectos el tiempo trabajado como antigüedad en la empresa.

Las situaciones de incapacidad temporal, maternidad y otras como adopción o acogimiento, que afecten a la capacidad productiva del trabajador, a efectos del artículo 14 punto 3 del Estatuto de los Trabajadores, interrumpirán el cómputo del periodo de prueba.

Artículo 5.3 *Ingreso.*

La fecha de ingreso como piloto en la Compañía será la que figure en el contrato como piloto.

La Compañía determinará el número de vacantes de pilotos.

Los primeros y segundos pilotos admitidos lo harán ingresando en el último puesto del Escalafón Único de Pilotos, independientemente de su especialidad y serán asignados a la flota que la Compañía precise.

La Compañía podrá contratar a pilotos con especialidad de primer o segundo piloto, al ingreso de los mismos en la empresa.

Cuando la Compañía recurra a contratar pilotos para cubrir vacantes de primer piloto, existiendo segundos pilotos con requisitos cumplidos para promocionar a primer piloto, la Dirección de Operaciones informará con carácter previo a la representación de los pilotos, expresando y razonando, en este caso, la aplicación realizada del artículo 5.12.

Cuando la Compañía necesite cubrir vacantes por añadir nueva flota, entendiéndose por tal aquella no operada durante el año precedente, podrá admitir a ingreso a tres primeros pilotos, por cada nueva flota, con calificación de tipo y capacidad de instruir en la nueva flota, a efectos de facilitar la operación inicial de dicha flota. Los pilotos añadidos en aplicación de esta excepción no podrán causar reducción del personal anterior en plantilla.

Los cursos de calificación de tipo, necesarios para operar en la flota donde sea destinado el piloto, serán por cuenta de la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 1-10 sobre indemnizaciones.

Artículo 5.4 *Progresión.*

Un piloto individual puede progresar de las siguientes formas, y necesitará los siguientes requisitos:

1. Por nivel, que se define como el cambio al nivel económico superior dentro de la especialidad. La progresión, una vez obtenida, se consolida a efectos económicos. Son requisitos necesarios los de:

- Mínima experiencia.
- Productividad.
- Aptitud técnica habitual.
- Permanencia en nivel.

2. Por especialidad, que se define como el cambio de segundo a primer piloto. La progresión o promoción de especialidad, una vez obtenida, se consolida a efectos económicos. No obstante, teniendo en cuenta que la promoción de especialidad es un proceso, esta consolidación se producirá en el momento en que se supere todo el proceso, a juicio de la Dirección de Operaciones y nunca más tarde de la suelta en flota como primer piloto «fecha de suelta en flota» es aquella en que el piloto supera la inspección correspondiente de la Dirección de Operaciones-, devengando el piloto en ese momento las cantidades consolidadas, retroactivas al día en que inició el curso de promoción. La promoción de especialidad podrá dar lugar a cambio de base, que se tomará como voluntario. Son requisitos necesarios los de:

- Vacante.
- Productividad.
- Titulación.
- Aptitud técnica superior.
- Orden del Escalafón Único de Pilotos

3. Por flota, que se define como el paso a flota superior. Podrá dar lugar a cambio de base, si el cambio de flota fuese voluntario, se tomará el cambio de base como voluntario. El cambio de flota no se consolida ya que depende del equilibrio del tipo de aeronaves en la flota global de la Compañía. Son requisitos necesarios los de:

- Vacante.
- Productividad.
- Aptitud técnica superior.
- Permanencia en flota.
- Orden del Escalafón Único de Pilotos

Artículo 5.5 *Requisito de mínima experiencia.*

Sin perjuicio del tiempo de permanencia requerido en cada nivel, los segundos pilotos que estando en el nivel 8 acumulen 3.000 horas de vuelo totales o aquellos que ingresen con 3.000 horas de vuelo o más (contando las que ya pudieran tener antes de su ingreso en la Compañía), accederán directamente al nivel 7 de su especialidad.

Artículo 5.6 *Requisito de productividad.*

A efectos de progresión, todo piloto deberá haber realizado, al menos, el 60% de la media de horas de vuelo efectuadas por los pilotos de su flota, considerando todo el tiempo de permanencia en su nivel actual. La Compañía junto con la Sección Sindical podrá analizar casos individuales y conceder excepción a esta regla.

Artículo 5.7 *Requisito de aptitud técnica.*

La representación de los pilotos deberá ser informada, en general, de la naturaleza de las pruebas y de los criterios de evaluación. Así mismo deberá recibir copia de la evaluación, y a ser oída por la Dirección de Operaciones, antes de emitir su dictamen, cuando dicha oportunidad sea última y decisiva en la evaluación de la aptitud técnica del piloto. No obstante, el dictamen de la Dirección será final.

Existirán dos tipos de Aptitud técnica:

1. Aptitud técnica habitual.
2. Aptitud técnica superior.

La habitual se obtiene y mantiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas, y demás inspecciones y evaluaciones periódicas y extraordinarias que la Dirección, o sus delegados, aplican a los pilotos para asegurarse de su aptitud técnica para el desarrollo de sus tareas habituales. De no superar estas pruebas, la Compañía le facilitará dos oportunidades adicionales para superarlas, excepto en casos de pilotos de nuevo ingreso, y de simuladores externos a la Compañía, estos últimos, por su coste, serán facilitados en única oportunidad adicional. De no superar finalmente estos requisitos, la Dirección evaluará si somete al piloto a nuevo periodo de instrucción, o si por el contrario, tal piloto y debido a sus deficiencias de aptitud no puede continuar en la Compañía, siendo causa válida de finalización de contrato.

La superior se obtiene superando satisfactoriamente todos los cursos, pruebas, y demás inspecciones y evaluaciones que la Dirección, o sus delegados, aplican a los pilotos para asegurarse de su aptitud técnica, capacidad de decisión operativa y actitud para el cambio a tareas superiores a las habituales que venía desarrollando, y necesariamente implica la aptitud técnica habitual.

En el caso de que un piloto de la especialidad de segundo piloto no superara las pruebas realizadas para progresar a primer piloto, la Com-

pañía facilitará una sola oportunidad más, que no podrá producirse antes del transcurso de 12 meses desde la inicial, periodo durante el cual el segundo piloto deberá haber realizado un mínimo de 600 horas de vuelo y siempre y cuando exista vacante para poder progresar.

En caso de que un piloto no superara las pruebas para el cambio de flota este retornará a su flota de procedencia en el mismo cargo si lo tuviera y especialidad.

Artículo 5.8 *Requisito de Permanencia en Nivel.*

La permanencia mínima en los niveles será la siguiente:

Nivel primeros	Años	Nivel segundos	Años
0	Indefinida.	—	—
1	3	1	Indefinida.
2	3	2	3
3	3	3	3
4	2	4	2
5	2	5	2
6	2	6	2
—	—	7	2
—	—	8	Hasta suelta en Flota+1.

Los pilotos admitidos lo harán ingresando en el último nivel de su especialidad. Para los segundos pilotos este nivel se mantiene hasta un año después del primer día del mes de suelta en flota, pasando posteriormente al nivel superior siempre que cumpla con los demás requisitos de progresión. salvo la excepción establecida en el artículo 5.5 del presente Convenio.

El segundo piloto que promocione a primer piloto lo hará al nivel 6 de primeros pilotos, con efectos del primer día del mes en el que inicie el curso de promoción a primer piloto.

A efectos de promoción, en el presente artículo, se entenderá el proceso descrito en el artículo 5.4 en su punto segundo.

Artículo 5.9 *Requisito de vacante.*

La empresa establecerá las plazas vacantes para acceder a cada especialidad, flota y bases necesarias, para lo que la Compañía podrá decidir libremente el equilibrio y número de estas vacantes. Así mismo decidirá el momento en que se producen dichas vacantes. La Dirección de Operaciones, previa información a la Sección Sindical con un plazo mínimo de 10 días, publicará los requisitos para acceder a dichas vacantes.

Artículo 5.10 *Requisito de titulación.*

Se considera cumplido al tener los títulos requeridos por la autoridad aeronáutica para la situación de que se trate. Para primer piloto necesariamente deberá tener en vigor el título de transporte de línea aérea, previamente al inicio de cualquier curso o tarea relacionada.

Artículo 5.11 *Requisito de permanencia en flota.*

No podrán optar a una vacante para el cambio a flota superior, aquellos pilotos que lleven menos de 24 meses en la flota de procedencia, o bien que no vayan a permanecer un mínimo de 24 meses en la de destino por imperativo legal, a menos que lo autorice expresamente la empresa, en cuyo caso informará a la representación de los pilotos. En cualquier caso responderá a criterios generales, objetivos y públicos y nunca por razones personales.

Independientemente del tiempo de permanencia, entre flotas del mismo nivel no procede optar a vacante, salvo autorización expresa de la Dirección de la compañía.

Sin perjuicio de lo anterior el requisito de permanencia en flota no se aplicará si el cambio de flota es forzoso.

Este artículo, así como el 5.6 no será aplicable a los segundos pilotos que promocionen dentro de la misma flota.

Artículo 5.12 *Requisito de preferencia.*

Los pilotos acceden a flota superior por el orden del escalafón único, pero deberán comunicárseles previamente las condiciones del cambio de

flota con una antelación mínima de 15 días respecto al nuevo curso, pudiendo el piloto renunciar a este curso sin perder los derechos de antigüedad para el siguiente. Si no hubiese bastantes pilotos voluntarios para la flota superior, la Compañía podrá obligar al cambio en orden inverso al escalafón.

La Compañía favorecerá la promoción interna de segundos pilotos para cubrir las vacantes de primer piloto, no acudiendo a contratación externa más que en las excepciones previstas en el presente convenio o cuando la Dirección de Operaciones juzgue que no existen segundos pilotos técnicamente capacitados para su posible acceso, en ese momento, a la especialidad de primer piloto.

Artículo 5.13 *Requisito de confianza.*

Todos los cargos tales como la comandancia, supervisión, inspección, instrucción, mando y dirección sobre la flota y pilotos se definen como de extrema confianza de la Dirección de la Compañía, por la responsabilidad y autoridad que otorga el nombramiento, y como tal, la obtención y permanencia en el mismo queda supeditada al mantenimiento de dicha confianza.

Se podrán ostentar varios cargos simultáneamente por el mismo piloto, sin más limitación que las que imponga la autoridad aeronáutica, y en este caso, a cada uno de estos cargos se le aplicará el presente artículo individualmente, tratando cada cargo de forma independiente de los demás.

Los cargos son de libre aceptación y renuncia por el piloto, sin más limitación que el tiempo prudencial necesario de preaviso que permita la sustitución ordenada del mismo. Los cargos no podrán ser objeto de renuncia colectiva.

CAPÍTULO VI

Regresiones

Artículo 6.1 *Regulación de empleo.*

La Compañía, cuando se vea obligada a la suspensión o resolución de contratos que no afecte a la totalidad de la plantilla de pilotos, la realizará de la siguiente forma:

1. La empresa calculará el número total de pilotos a reducir y cuando las causas de regulación de empleo así lo requieran, obtendrá los permisos de la autoridad administrativa o laboral pertinente a efectos de producirse efectivamente la regulación, teniendo en cuenta, en su caso, las consultas preceptivas a los trabajadores de acuerdo al artículo 51 del Estatuto de los Trabajadores, sin perjuicio de las acciones legales, que a nivel colectivo o individual, puedan ejercer los pilotos frente a dicha pretensión de la empresa.

2. Los pilotos tendrán preferencia de permanencia en la empresa según el orden de antigüedad de la fecha de ingreso en la compañía con contrato de piloto

3. Tendrán preferencia para volver a la Compañía los pilotos afectados por regulación de empleo y en el orden inverso, siendo el último piloto afectado el de mayor preferencia de ingreso. Las condiciones de ingreso tras una regulación serán pactadas con la Sección Sindical.

Para los casos contemplados en el presente artículo, se aplicará en todo lo no dispuesto en el mismo, el Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 6.2 *Regresiones y cambios de flota por regulación de empleo y por disminución y/o desaparición de flota.*

Estos supuestos podrán dar lugar a regresiones o cambios de flota obligados.

Cuando los supuestos afecten a una única flota, las regresiones o cambios de flota afectarán a los pilotos vinculados a la flota afectada. Los criterios para determinar los pilotos afectados por el cambio o regresión de flota, se acordarán con la Sección Sindical.

Cuando los supuestos afecten a varias flotas, las regresiones o cambios de flota afectarán a los pilotos vinculados a las flotas afectadas. Los criterios para determinar los pilotos afectados por el cambio o regresión de flota, se acordarán con la Sección Sindical.

En el supuesto de despido por motivo de regulación de empleo se aplicará el artículo 6.1.

CAPÍTULO VII

Situaciones en plantilla

Artículo 7.1 *Pilotos en plantilla.*

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

- En período de prueba.
- En activo.
- En flota.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida.
- Con licencia no retribuida.
- En excedencia voluntaria.
- En excedencia forzosa.
- En incapacidad temporal.
- En suspensión de actividad.
- En excedencia para el cuidado de hijos.
- En excedencia para el cuidado de familiares.
- Reducción opcional de actividad en vuelo por motivos familiares.
- Reducción opcional de actividad en vuelo por lactancia.
- Maternidad.

Artículo 7.2 *En período de prueba.*

Se regirán por lo establecido en los artículos 1.10, 5.2 y 5.3.

Artículo 7.3 *En activo.*

Son los pilotos que desempeñan, al servicio de la Compañía, las tareas propias para las que han sido contratados. A estos efectos se consideran en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aún simultáneamente con su actividad de vuelo, efectúan labores de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentran en comisión de servicio.

Artículo 7.4 *En flota.*

Son los pilotos que han obtenido y mantienen la aptitud técnica habitual después de un periodo de instrucción.

Artículo 7.5 *En comisión de servicio.*

Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los pilotos de tareas distintas a aquellas propias del vuelo durante la jornada de trabajo. A estos efectos se consideran como tales el desempeño de tareas de oficina, asesoramiento, la asistencia a reuniones o conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos y cualquier otra actividad similar. También se encuentran en esta situación aquellos pilotos que, por razón de su cargo sindical, sean formalmente convocados por la empresa para cumplir obligaciones inherentes al mismo.

La Empresa reconoce el derecho de los tripulantes pilotos a que no se les programen días de garantía sindical en aquellos que les corresponden como libres.

Artículo 7.6 *Con licencia retribuida.*

El piloto, previo aviso y justificación, podrá ausentarse del trabajo, con derecho a la remuneración establecida en los conceptos salariales fijos, por alguno de los motivos y por el tiempo siguiente:

1. Quince días naturales por contraer matrimonio.
2. Dos días por nacimiento de hijo o enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad, incluidos los del cónyuge. Cuando, con tal motivo, el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.
3. Un día por traslado de domicilio habitual.
4. Por el tiempo indispensable para concurrir a exámenes, solamente en el caso de que dichos exámenes tengan por objeto la obtención de titulación, académica, profesional o aeronáutica, reconocida por el Ministerio de Educación o por la Autoridad Aeronáutica, y en estos casos, el piloto deberá avisar a la empresa con un mes de antelación.
5. Un día natural por razón de boda de hijos, padres y hermanos ampliable a dos, si fuera en distinto lugar del que reside habitualmente el trabajador.

6. Un día en caso de sufragio activo para elecciones públicas de carácter oficial, en este caso, se pacta expresamente la compensación con un día libre adicional a estos efectos, sin embargo y considerando que la Compañía no puede verse obligada a suspender vuelos por este motivo, se pacta expresamente la movilidad de dicho día libre, realizando los pilotos las votaciones por correo si fuese necesario. La empresa pactará con los pilotos la fecha de disfrute de dicho día libre, intentando que sea en el mismo mes o en el siguiente.

7. Por el tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal. Cuando el cumplimiento del deber antes referido suponga la imposibilidad de la prestación del trabajo debido en más del 20% de las horas laborables en un periodo de tres meses, podrá la empresa pasar al trabajador afectado a la situación de excedencia forzosa.

8. Para realizar funciones sindicales en los términos que exija la ley, las pactadas en el presente convenio o en los acuerdos específicos que se suscriban por las partes firmantes del presente convenio.

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

Artículo 7.7 *Con licencia no retribuida.*

Los pilotos podrán solicitar licencia no retribuida por el plazo máximo de un mes, de forma ininterrumpida, para asuntos particulares. La empresa podrá conceder la licencia solicitada cuando las necesidades operativas así lo permitan y dando prioridad a las vacaciones anuales reglamentarias. En el supuesto de concurrir varias solicitudes, para el mismo periodo de tiempo, se concederán primero a los que menos veces la hayan solicitado, y en caso de igualdad por fecha de ingreso en compañía con contrato de piloto, para una misma especialidad y flota. La empresa no tendrá obligación de conceder un número mínimo de licencias no retribuidas.

La licencia no retribuida computará efectos de permanencia en el nivel y cambio de flota.

Artículo 7.8 *Excedencia voluntaria.*

Los pilotos, con al menos una antigüedad en la empresa de un año, tienen derecho a solicitar la excedencia voluntaria, por un plazo no inferior a dos años ni superior a cinco, sin perjuicio de las indemnizaciones y preavisos establecidos en el artículo 1.10.

Este derecho sólo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido cuatro años desde el final de la anterior excedencia. La reincorporación antes de finalizar el plazo de excedencia solicitado y autorizado por la Compañía, solo podrá efectuarse por decisión de la Compañía.

No existirá para la empresa obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada, cuando existiera en tal situación un número superior al 6% de pilotos en cada especialidad.

Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia, quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto, sin que el periodo en tal situación compute a efectos de permanencia en niveles o en flota sin perjuicio de mantener su puesto en el Escalafón único de pilotos. Los pilotos reincorporados de una excedencia, deberán haberlo solicitado en los últimos 15 días de la excedencia concedida, perdiendo todo derecho de incorporación de no hacerlo así y causando la baja definitiva.

Los pilotos tendrán derecho a la reincorporación de una excedencia voluntaria, siempre y cuando exista vacante de la especialidad de procedencia.

Si hubiese varios pilotos, la incorporación se producirá de forma que tenga preferencia el piloto, dentro de su especialidad, que más tiempo hubiera permanecido en activo en la Compañía.

Los pilotos reincorporados deberán someterse a los reentrenamientos e inspecciones que determine la Dirección de Operaciones, y de acuerdo a las normas de la D.G.A.C., a efectos de actualizar y comprobar el mantenimiento de la capacidad técnica del piloto. De no someterse voluntariamente a dicho proceso perderá el derecho a reincorporarse.

Dichos cursos y reentrenamientos correrán a cargo de la Compañía, generando en su caso una nueva obligación de permanencia según lo dispuesto en el art. 1.10.

La Dirección de Operaciones será la que designe en cada caso la flota a la que se reincorporará un piloto después de una excedencia voluntaria.

Artículo 7.9 *Excedencia forzosa.*

Dará derecho a la conservación del puesto y al cómputo de la antigüedad de su vigencia, se concederá por designación o elección para un cargo público que imposibilite la asistencia al trabajo. El reingreso deberá ser solicitado dentro del mes siguiente al cese en el cargo público, perdiendo todo derecho de incorporación de no hacerlo así y causando la baja definitiva. Los pilotos reincorporados deberán someterse a los reentrenamientos e inspecciones que determine la Dirección, al objeto de obtener la aptitud técnica habitual, corriendo a cargo de la compañía los costes oportunos.

Los pilotos que se reincorporen de una excedencia forzosa lo harán necesariamente en la especialidad y flota de procedencia y en caso de no existir ésta será la Dirección de Operaciones la que designe en cada caso la flota a la que se reincorporará el piloto.

Durante el tiempo que el piloto permanezca en excedencia, quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y, consecuentemente, no percibirá remuneración alguna por ningún concepto.

Artículo 7.10 *Incapacidad Temporal.*

Se considera en esta situación al piloto que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido una incapacidad temporal. A los efectos del presente artículo se entenderá por:

Media de horas. El promedio de horas baremo de los últimos doce meses percibidas por el piloto, y con el tratamiento habitual de estas a efectos de límites de superar.

Salario de Incapacidad. Serán los conceptos salariales fijos.

La empresa deberá completar las prestaciones de la seguridad social hasta alcanzar los siguientes porcentajes.

Accidente de trabajo. 100% el primer año de baja: 100% salario fijo y 100% la media de horas.

A partir del año: No se complementa, percibiéndose exclusivamente las cantidades indicadas legalmente.

Enfermedad común y accidente no laboral.

Días 1.º a 3.º de baja: No se complementa, percibiéndose exclusivamente las cantidades indicadas legalmente.

Días 4.º a 20.º de baja: del salario de incapacidad el 90%. De la media de horas el 90%.

Del 20.º día al final del sexto mes: del salario de incapacidad el 80%. De la media de horas el 80%.

Del 7.º mes en adelante: No se complementa, percibiéndose exclusivamente las cantidades indicadas legalmente.

Los anteriores complementos dejarán de prestarse por la empresa en el caso de que las prestaciones de la seguridad social igualen o superen las cantidades económicas que dichos porcentajes supongan. En dicho momento, cesará la obligación de la empresa y el derecho del trabajador, a entregar y percibir respectivamente, el complemento convenido en el presente artículo.

Así mismo, el trabajador dejará de percibir dichos complementos en el momento, y si se produce, que pase a la situación de invalidez en cualquiera de los grados de incapacidad previstos por ley.

Para tener derecho a tales complementos, el trabajador deberá someterse a todos los exámenes que la empresa determine y por los facultativos que esta designe. En cualquier caso, el informe desfavorable de los médicos designados por la empresa será causa automática de la suspensión del pago de estos complementos, además de las sanciones disciplinarias que pudieran corresponder en los casos de mala fe sin perjuicio del derecho del trabajador de impugnar dicha decisión. Las enfermedades de tipo mental o estrés, a excepción de las causadas por alteración física accidental del organismo o comprobable mediante examen de rayos X, tomografía o similar aparato de exploración, no serán complementadas. Así mismo estarán excluidas todas las enfermedades causadas por drogadicción, alcoholismo o dependencia similar. En la aplicación o no de los complementos del presente artículo en relación con este punto, será indispensable el dictamen confirmatorio del facultativo designado por la empresa. Para el caso en que el trabajador discrepe con el informe médico, se procederá a designar, de forma consensuada entre empresa y comité de pilotos, un facultativo externo que dictamine si el trabajador está enfermo para el desempeño de sus funciones.

En cualquier caso, la empresa podrá sustituir en cualquier momento los anteriores complementos por un seguro a su cargo que garantice a los trabajadores las anteriores cantidades. Los trabajadores aceptan expresamente la anterior posibilidad y cooperarán con la empresa en todo aquello que sea necesario para la suscripción y aplicación del anterior seguro.

Todo tipo de enfermedad o accidente, sea laboral o común, computará a los efectos de permanencia en el nivel, promoción en la especialidad y progresión de flota.

Artículo 7.11 *Suspensión de actividad.*

Es la situación, en la que puede encontrarse un piloto, cuando se produce alguno de los siguientes casos:

Caso 1. El piloto, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o administrativa, hubiera sido, provisionalmente, dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

Caso 2. El piloto, por haberse iniciado un expediente por la Dirección de Operaciones, relacionado con temas de seguridad en vuelo, hubiera sido, provisionalmente, dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

Caso 3. Se encontrarán en esta situación los pilotos que, como consecuencia de cualquiera de los expedientes indicados anteriormente, estén cumpliendo la sanción principal o accesoria de suspensión temporal de su actividad en vuelo. En los casos primero y tercero, el piloto en esas situaciones no percibirá retribución alguna. En el segundo caso, cuando el expediente se inicie por la empresa, ésta no podrá dejar al piloto en suspensión cautelar más de 15 días, y solamente en este caso, el piloto recibirá la retribución de los conceptos fijos establecidos en el punto 1.1 del artículo 16.4 del presente convenio. Si resultase de la investigación del expediente resolución favorable para el piloto, la empresa, posteriormente, le compensará económicamente por las retribuciones variables no percibidas, según su programación original, o similar a una programación normal, si no hubiese sido programado esos días.

Artículo 7.12 *Excedencia para atender al cuidado de hijos.*

Tendrán derecho a excedencia indistintamente el padre o la madre para el cuidado de cada hijo, por un periodo no superior a tres años a contar desde la fecha del nacimiento. Igual derecho se dispondrá en el supuesto de adopción, a contar desde el momento de ésta.

Los sucesivos hijos darán derecho a un nuevo periodo de excedencia que, en su caso, pondrá fin al que viniera disfrutando.

Cuando el padre y la madre trabajen en la misma empresa, sólo uno de los dos podrá ejercer este derecho.

El período en que el trabajador o la trabajadora permanezcan en situación de excedencia, conforme a lo establecido en este artículo, será computable a efectos de antigüedad y tendrá derecho a la asistencia a cursos de formación profesional, especialmente con ocasión de su reincorporación. La empresa deberá convocarles a la participación en los indicados cursos de formación.

Durante el primer año de excedencia tendrán derecho a la reserva del puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo, la reincorporación lo será a una actividad de su mismo grupo profesional.

Los pilotos durante el primer año tendrán derecho al reingreso en la flota de procedencia, y para los años posteriores el reingreso será en la flota de procedencia, si existe vacante y en caso de no existir ésta, en la que le asigne la Dirección de Operaciones.

Artículo 7.13 *Excedencia por cuidado de familiares.*

Los trabajadores tendrán derecho a un periodo de excedencia de una duración no inferior a un mes ni superior a un año, para atender al cuidado de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo y no desempeñe actividad retribuida. A los efectos de este artículo se considerará familiar a la pareja de hecho, siempre que se acredite la inscripción en el Registro Oficial de parejas de hecho.

Las excedencias reguladas en este artículo no podrán ser disfrutadas simultáneamente por dos trabajadores de la Compañía por el mismo familiar.

Artículo 7.14 *Reducción opcional de actividad en vuelo por motivos familiares.*

Los trabajadores que, por razón de guarda legal, tengan a su cuidado directo algún menor de seis años o minusválido físico, psíquico o sensorial, que no desempeñe una actividad retribuida, así como aquellos que precisen encargarse directamente del cuidado directo de un familiar, hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, que por razones de edad, accidente o enfermedad no pueda valerse por sí mismo, tendrán derecho a una

reducción de la jornada ordinaria de trabajo, con la disminución proporcional de salario entre, al menos, un cuarto y la mitad de aquella. Esta reducción de jornada no podrá ser disfrutada simultáneamente por dos trabajadores de la Compañía por el mismo familiar.

La reducción de jornada para los pilotos será efectiva mediante el disfrute de días libres adicionales, agrupados estos en un solo bloque y en la proporción correspondiente a la reducción de la actividad laboral.

Artículo 7.15 *Reducción de jornada por lactancia.*

Aquel piloto con un hijo menor de 9 meses disfrutará de dos días libres adicionales al mes en concepto de lactancia, además de sus días libres mensuales, siempre que su cónyuge trabaje y no disfrute simultáneamente de reducción de jornada por la misma causa.

A tal efecto, el piloto que quisiera acogerse a este derecho habrá de presentar en su departamento un certificado de la empresa de su cónyuge, de que éste no está en el uso y disfrute de esta reducción de jornada.

Artículo 7.16 *Suspensión del contrato por riesgo durante el embarazo.*

Se considera en esta situación a la piloto que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por existir riesgo del embarazo, dadas las especiales características de su trabajo. Tanto la Compañía como las trabajadoras afectadas, se comprometen a facilitar los trámites administrativos para la obtención por aquéllas de la prestación económica de la Seguridad Social por riesgo durante el embarazo, regulada en los artículos 134 y 135 de la ley General de la Seguridad Social.

La empresa complementará las prestaciones de la seguridad social hasta los siguientes porcentajes: Este período computará a efectos de progresión y cambio de nivel dentro de la compañía.

a) Conceptos variables: Media de horas.- El 100% del promedio de horas baremo de los últimos doce meses percibidas por la piloto, y con el tratamiento habitual de éstas a efectos límites a superar.

b) Conceptos salariales fijos: se complementará el 100% de los mismos desde el 1.º día en que perciba las prestaciones de la seguridad Social y mientras dure la situación de riesgo del embarazo.

Artículo 7.17 *Maternidad.*

En situación de baja por maternidad la empresa complementará las prestaciones de la seguridad social hasta los siguientes porcentajes: Este período computará a efectos de progresión y cambio de nivel dentro de la compañía.

Media de horas: El 100% del promedio de horas baremo de los últimos doce meses percibidas por el piloto, y con el tratamiento habitual de éstas a efectos de límites a superar.

En cuanto a conceptos salariales fijos se complementará el 100% de dichos conceptos.

Dichas retribuciones se percibirán con carácter retroactivo en la primera nómina en activo que tenga el piloto.

CAPÍTULO VIII

Premios, faltas y sanciones

Artículo 8.1 *Premios y clases.*

La Compañía, con el fin de recompensar la conducta, rendimiento, laboriosidad y cualidades sobresalientes del personal, aplicará, cuando así lo crea conveniente, los siguientes tipos de premios:

Consideración superior de nivel. La Compañía, evaluando servicios especiales o extraordinarios a la empresa, podrá otorgar la consideración superior a los pilotos que crea oportuno, obviando el requisito de permanencia en nivel, y subiendo a éstos al nivel inmediatamente superior.

Premios en metálico.

Viajes de descanso.

Cartas de felicitación.

Artículo 8.2 *Potestad disciplinaria y faltas.*

De acuerdo con lo determinado en el Estatuto de los Trabajadores, corresponde a la Dirección de la Compañía la facultad de imponer sanciones en virtud de incumplimientos laborales, de acuerdo con la graduación de faltas y sanciones que se establezcan en las disposiciones legales y en el presente convenio.

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, haciendo constar la fecha y los hechos que la motivan.

Toda falta cometida por un piloto se clasificará, atendiendo a su importancia, trascendencia o intención, en leve, grave o muy grave. La reiteración de faltas podrá dar lugar a calificación de gravedad superior. Se comunicará a la representación de los pilotos las faltas muy graves.

Artículo 8.3 *Faltas leves.*

Se consideran faltas leves:

1. 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. Hasta tres faltas de puntualidad injustificadas en un periodo de treinta días y siempre que sumen en total más de quince minutos.

3. No comunicar su domicilio o el sitio donde se vaya a descansar, cuando se está de servicio.

4. Dirigir escritos laborales, operacionales o de crítica empresarial, a los pilotos u otros colectivos de la Compañía, sin la autorización debida, utilizando el tablón de anuncios, y/o cualquier otro medio de divulgación. La representación de los pilotos estará autorizada para dirigir estos escritos.

5. La inobservancia reiterada de las instrucciones o prácticas comerciales que establezca la compañía, especialmente las relativas a la actitud y comunicación hacia los pasajeros.

Artículo 8.4 *Faltas graves.*

Se consideran faltas graves:

1. Más de tres faltas de puntualidad repetida en la asistencia al servicio que sumen más de treinta minutos en 30 días.

2. La falta hasta dos días al trabajo en 30 días, sin causa que lo justifique.

3. La simulación de enfermedad o accidente.

4. La falta de presentación a un vuelo programado, sin causa que lo justifique.

5. La inobservancia de las medidas de seguridad adoptadas por la Compañía.

6. La reincidencia en faltas leves, siempre que ello ocurra en el plazo de tres meses a contar desde la sanción de la primera.

7. La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.

8. La divulgación a personas ajenas a la empresa, de la marcha interior de la misma, siempre que pueda haber perjuicio para la compañía.

9. La obstrucción a las órdenes de los jefes y negligencia en su cumplimiento.

10. El quebranto de los intereses de la Compañía, sin ánimo de realizarlo, pero por negligencia inexcusable. Cuando se menoscaben directamente los intereses económicos o se afecte la imagen pública de la Compañía se reputará como muy grave.

11. La falta considerable de respeto y la dureza de trato a los trabajadores que estén a sus órdenes.

12. Fingir enfermedad o pedir permiso alegando causa no existente y otros actos semejantes que puedan proporcionar a la Compañía una información falsa.

13. Los actos de imprudencia.

Artículo 8.5 *Faltas muy graves.*

Son faltas muy graves:

1. La embriaguez o toxicomanía habitual y la ocasional durante el tiempo de servicio.

2. La falta de tres o más días al trabajo en un periodo de treinta días, sin causa que lo justifique.

3. Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los jefes o sus familiares, a sus compañeros y subordinados, o a pasajeros u otras personas de su entorno profesional.

4. Violar secretos de la Compañía cuando existan perjuicios para la misma.

5. La disminución voluntaria y continuada del rendimiento de la labor.

6. La indisciplina, desobediencia o incumplimiento inexcusable de órdenes reglamentariamente recibidas de sus superiores.

7. Cualquier infracción de la Legislación de Aduanas.

8. La reincidencia en las faltas graves dentro de los seis meses siguientes a su sanción.

9. Abuso de autoridad por parte del superior.

10. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente.

11. La simulación de circunstancia que afecte a la seguridad en vuelo o similar con el objeto de desviarse de las instrucciones recibidas de la Compañía.

12. La ocultación de circunstancias, cuando se tengan conocimiento de ellas, que afecten a la seguridad en vuelo o la complicidad en la ocultación de las mismas, y más especialmente en lo relativo al punto 1 del presente artículo.

13. El transporte de personas sin asiento (excepto cuando lo autorice la D.G.A.C. en inspección o similar tarea) en evidente violación de las normas de seguridad establecidas por la D.G.A.C. al respecto.

14. Los trabajos para otra actividad similar sin autorización de la Compañía.

15. La participación en riñas, alborotos o discusiones graves ocurridas en acto de servicio o en aeronaves o instalaciones de la Compañía.

Artículo 8.6 Sanciones.

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

1. Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.

2. Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.

3. Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días; inhabilitación por un periodo superior a dos años e inferior a cuatro, para la progresión en cualquiera de sus formas, despido.

La Compañía, manteniendo la clasificación de gravedad de la falta, podrá reducir la sanción en los casos en que estime que concurren circunstancias especiales.

Artículo 8.7 Prescripción de las faltas.

Las faltas leves prescribirán a los diez días; las graves, a los veinte días y las muy graves, a los sesenta días, a partir de la fecha en que la empresa tenga conocimiento de su comisión si no ha tomado acción sobre ellas y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido, sin perjuicio de lo establecido en el último párrafo del artículo 8.6, cuando la empresa no tome acción.

La empresa anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas. Transcurridos seis meses, un año o tres años, según se trate, respectivamente, de falta leve, grave o muy grave, sin que se hubiese producido una reincidencia en el mismo tipo de falta, se procederá a retirar la anotación de infracción del expediente del piloto.

CAPÍTULO IX

Movilidad Geográfica

Artículo 9.1 Movilidad Geográfica y Desplazamientos.

La Compañía, de acuerdo a su especial actividad de transporte aéreo y, atendiendo a sus necesidades económicas, de adaptación a las condiciones de mercado, de organización, de expansión o cualquier otro supuesto de similar naturaleza, podrá decidir la mejor forma de distribuir sus recursos humanos en el entorno geográfico en que desarrolla sus actividades o presta servicios a terceros, exigiendo el desplazamiento de sus pilotos. Los pilotos vendrán obligados a aceptar dichos desplazamientos.

Cuando dichos desplazamientos sean supuestos de movilidad geográfica, según se definen en el artículo 9.5, se aplicarán los términos, condiciones y compensaciones, en su caso, que se establecen en el presente capítulo.

Artículo 9.2. Base.

Se define como base el aeropuerto u oficina de firma donde se presenta habitualmente un tripulante para comenzar un servicio o serie de servicios.

A los efectos de interpretación de una base o cuando existan, o se construyan en el futuro, varios aeropuertos asociados a una misma ciudad o zona, se entenderá que los tripulantes podrán ser programados desde cualquiera de ellos, si dichos aeropuertos o lugares de firma distan menos de 35 kilómetros al establecido originalmente o se asocian a la misma ciudad en el caso de Barcelona y Madrid.

Cuando a lo largo del articulado se aluda a la base, en sentido genérico se entenderá que es el lugar que constituye, indistintamente, o la base principal o la base operativa.

Artículo 9.3 Base principal.

Se define como base principal aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del tripulante a su entrada y alta como personal de la Compañía o la que resulte como consecuencia de un cambio de base contractual, para su domicilio habitual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

Artículo 9.4 Base operativa.

Se define como base operativa el lugar en el cual un tripulante se presenta habitualmente para comenzar un servicio o serie de servicios; por ser su base principal o por encontrarse desplazado por supuesto de movilidad geográfica.

Artículo 9.5 Desplazamientos.

Se podrán producir los siguientes supuestos de desplazamiento:

1. Supuestos que no implican movilidad geográfica:

1.1 Línea.—Situación de desplazamiento que no comprende noches fuera de base.

1.2 Relevé.—Situación de desplazamiento con duración máxima de cinco días, comprendiendo como mínimo una noche fuera de base.

2. Supuestos que implican movilidad geográfica:

2.1 Destacamento.—Situación de desplazamiento de tiempo superior a siete días y duración máxima de seis meses.

2.2 Residencia.—Situación de desplazamiento de tiempo superior a seis meses y duración máxima de dos años.

2.3 Destino.—Situación de desplazamiento superior a dos años, que a todos los efectos, pasados los dos primeros años, supondrá y se pacta expresamente así, un cambio de base contractual.

Los supuestos de desplazamiento que no implican movilidad geográfica serán todos forzosos, sin compensación económica por ello, sin perjuicio de lo establecido en el capítulo de retribuciones.

Los supuestos de desplazamiento que implican movilidad geográfica, podrán ser voluntarios o forzosos.

Artículo 9.6 Condiciones de oferta.

A los efectos de desplazamientos que implican movilidad geográfica, se definen los términos siguientes:

1. Oferta.—Número total de vacantes a cubrir en una base, su fecha de implementación, finalización, compensación y sus restricciones.

2. Vacante.—Plaza a cubrir en situación de destacamento, residencia o destino por decisión de la Compañía.

3. Implementación.—Fecha en la que se programa inicialmente para servicios de vuelo a un tripulante en una plaza vacante.

4. Publicación.—Se realizará por escrito, y generalmente en forma de circular, y será el sistema utilizado por la Compañía para la difusión de vacantes, implementaciones, finalizaciones y restricciones, de forma que se garantice adecuadamente entre los pilotos el conocimiento general de una oferta, sin que sea necesario detallar al máximo las restricciones, bastando para éstas el número de plazas de primeros y segundos pilotos de una flota. El resto de restricciones estará a disposición de los pilotos en el Departamento de Operaciones.

5. Restricción.—La Compañía podrá limitar o condicionar el acceso a ciertas vacantes por las siguientes causas:

5.1 Causas colectivas.—Entendiéndose por tales aquéllas que exigen el disfrute del cargo de comandante, o impiden a los mismos el acceso a la vacante, a efectos de equilibrar o no las tripulaciones técnicas en la forma que estime la Compañía.

5.2 Causas administrativas.—Entendiéndose por tales aquéllas que requieren autorización especial de la Compañía para acceder a una vacante, debido a que el piloto disfruta de un cargo distinto a la comandancia que puede requerir una presencia más o menos continuada en las oficinas u otro lugar designado por la Compañía.

5.3 Causas técnicas.—Serán siempre individuales, que impiden a un piloto acceder a una plaza vacante. Las razones técnicas le serán explicadas por escrito al piloto afectado por la Dirección de Operaciones.

5.4 Causa de tipo de avión.—Serán las que limitan el acceso a una vacante a los pilotos de un tipo o modelo de avión específico.

5.5 Causas especiales.—Serán las que obligan a reunir o limitan el acceso a una serie de condiciones para la vacante, como puedan ser las afectadas por legislación o costumbre arraigada especial de otros países, los idiomas, y similares, etc. que serán siempre objetivas.

6. Finalización.—Fecha en la que se programará el último servicio a realizar en situación de destacamento.

7. Compensación.—Condiciones económicas adicionales a las retribuciones normales ofrecidas por la Compañía o la ausencia de aquéllas.

8. Voluntario.—Piloto que desea acceder a una vacante de una oferta.

9. Forzoso.—Piloto obligado a acceder a una vacante de una oferta.

La Dirección de Operaciones recabará el enterado de una oferta, como mínimo mediante una comprobación telefónica, a efectos de asegurarse que los pilotos que se hallen de vacaciones se han enterado de ésta. Los pilotos que se hallen de vacaciones fuera de su domicilio habitual, si desean ser avisados de las ofertas, deberán dejar algún teléfono de contacto.

Cuando las ofertas sean periódicas y en las mismas condiciones, bastará la publicación una sola vez indicando su periodicidad.

Si entre los pilotos voluntarios y posibles forzosos, la Dirección de Operaciones no lograra los fines que persigue en la oferta, podrá retirarla o variar las condiciones de la misma, comunicando éstas como una nueva oferta y razonando en ella los motivos por los que toma dicha decisión.

Artículo 9.7 *Preavisos y voluntariado.*

La Compañía, previa comunicación a la Representación de pilotos, publicará las ofertas lo antes posible, y en todo caso se obliga a publicar las ofertas, con los siguientes preavisos antes de la implementación:

1. Destacamento inferior a un mes: cinco días.
2. Destacamento superior a un mes: diez días.
3. Residencia: quince días.
4. Destino: un mes.

Los pilotos que deseen ser voluntarios comunicarán por escrito su intención a la Dirección de Operaciones con el preaviso siguiente antes de la implementación, perdiendo el derecho a ser voluntario si no cumplen dichos preavisos:

1. Destacamento inferior a un mes: tres días.
2. Destacamento superior a un mes: siete días.
3. Residencia: diez días.
4. Destino: veinte días.

Cuando la Dirección de Operaciones realice la selección de candidatos aceptados para la oferta, ya sean éstos voluntarios o forzosos, comunicará a los mismos y a los voluntarios que no han accedido a ella, su decisión lo antes posible, y en todo caso, con un preaviso de:

1. Destacamento inferior a un mes: dos días.
2. Destacamento superior a un mes: cinco días.
3. Residencia: siete días.
4. Destino: quince días.

Artículo 9.8 *Preferencia de acceso a una oferta.*

Tendrán preferencia para acceder a una oferta los pilotos voluntarios sobre los forzosos, que reúnan los requisitos de la oferta.

De entre los pilotos voluntarios, tendrán preferencia los de mejor posición en el EUP.

De entre los pilotos forzosos, tendrán preferencia para no desplazarse los de mejor posición en el EUP.

Cuando las ofertas sean similares o repetitivas se iniciará una rotación de los pilotos forzosos, de forma que no tenga que desplazarse un piloto una segunda vez hasta que lo hayan hecho los restantes o se establecerá un sistema de puntuación pactado con la representación de los pilotos que regule más concretamente las preferencias en casos repetitivos.

Artículo 9.9 *Coefficiente de dieta.*

Coefficiente de dieta es el factor que multiplica la cantidad resultante de sumar las dietas devengadas normalmente, e indicadas en el capítulo de retribuciones del presente convenio, para ciertas situaciones de desplazamiento y por la duración especificada del art. 9.11. El coeficiente vendrá expresado en una cifra con dos decimales.

1. Una vez aplicado el coeficiente a las dietas, la cantidad resultante sustituye y anula la que correspondería si éstas se devengasen normalmente.

Artículo 9.10 *Compensación a voluntarios.*

Los pilotos voluntarios tendrán derecho en los supuestos que se indican a las siguientes compensaciones económicas, siempre que se produzcan dentro del territorio nacional español:

1. Para los supuestos de Cambio de base voluntario por cambio de flota o por progresión a primer piloto, que se produzcan dentro del territorio nacional español, se acuerda la siguiente compensación económica:

- a) Hotel incluido desayuno en la nueva base, durante 10 días a disfrutar en los 30 días naturales siguientes al cambio de base.
- b) Dieta Nacional doble los primeros 10 días seguidos al cambio de base.

2. Los supuestos de cambio de base voluntaria manteniendo la flota y especialidad la compensación económica será:

- a) Hotel incluido desayuno, durante 10 días a disfrutar en los 30 días naturales siguientes al cambio de base, siempre y cuando el cambio de base implique cambio de domicilio habitual.

Se acuerda que el presente artículo 9.10 será de aplicación a partir de Junio de 2003.

En caso de que el cambio de base se produzca fuera del territorio español, se pactara una compensación adecuada con la sección sindical, salvo para los desplazamientos por la realización de cursos.

Artículo 9.11 *Compensación a forzosos.*

Los pilotos forzosos tendrán derecho a las compensaciones siguientes, siempre que se produzcan dentro del territorio español, salvo que se acuerden condiciones distintas con la sección sindical para cada caso. Estas deberán ser efectivas para que exista obligación de la Compañía de satisfacerlas y no canjeables por compensaciones económicas respecto a vivienda, vehículo, y billetes de avión:

En los desplazamientos superiores a 31 días:

1. Si el piloto desea trasladar su vehículo propio, se le compensará el kilometraje de ida y vuelta desde ciudad origen a ciudad destino a razón de la tarifa por kilómetro habitual establecida por la empresa. En desplazamientos marítimos, además, la Compañía se hará cargo del coste de traslado en ferry del vehículo, en la tarifa más económica posible. En traslados de muy larga distancia o internacionales, se pactará con la representación de pilotos para casos colectivos, o con cada piloto individual para casos particulares, la aplicación efectiva de esta compensación.

2. Un billete aéreo de ida y vuelta gratuito cada mes desde ciudad destino a ciudad origen o viceversa para el piloto o persona que el piloto designe. La clase y tarifa del billete serán elegidas por la Compañía.

Adicionalmente, en los desplazamientos superiores a 6 meses

3. Si el piloto desea trasladar su vivienda, se le compensarán los gastos de traslado de enseres, ida y vuelta, hasta un límite de 2.400 € por un trayecto, la Compañía, previa consulta con los interesados, elegirá la empresa de mudanzas que se encargue del traslado.

4. Un billete aéreo de ida y vuelta gratuito por una sola vez desde ciudad origen a ciudad destino para el piloto, su cónyuge, e hijos que convivan con él. La clase y tarifa del billete serán elegidas por la Compañía.

Adicionalmente, y según el tipo de desplazamiento de movilidad geográfica:

1. En todos, los primeros 31 días:

1.1 Hotel incluido desayuno.

1.2 Coeficiente de dieta 2.00, excepto cuando un relevo o supuesto que no implique movilidad geográfica se extienda accidental o extraordinariamente.

2. Destacamento a partir de 31 días:

2.1 Hotel incluido desayuno los días restantes hasta finalización.

2.2 Coeficiente de dieta 1.50 los días restantes hasta finalización.

3. Residencia a partir de 31 días:

3.1 Coeficiente de dieta 1.30 los días restantes hasta finalización.

3.2 Una cantidad a tanto alzado y por una sola vez equivalente a dos veces el salario base.

4. Destino a partir de 31 días:

4.1 Coeficiente de dieta 1.20 los días restantes hasta un máximo de 700 días restantes.

4.2 Una cantidad a tanto alzado y por una sola vez equivalente a cuatro veces el salario base.

Las cantidades a tanto alzado referidas al salario base, se abonarán en la nómina del mes que corresponde a la fecha de implementación de la oferta. Las variaciones de dietas por coeficiente se abonarán a mes vencido siguiendo el proceso normal de dietas.

Cuando en situación de desplazamiento, no se llegaran a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el piloto recibirá como compensación la que le corresponda por el tiempo real de desplazamiento, no obstante, la Compañía no exigirá la devolución de las cantidades a tanto alzado referidas al salario base, si ya hubieran sido abonadas. En caso de producirse fuera del territorio español, se pactara una compensación adecuada con la sección sindical y con el visto bueno de los interesados.

CAPÍTULO X

Transportes y Alojamientos

Artículo 10.1 *Medios de transporte.*

Es facultad de la Compañía la elección de los medios de transporte a utilizar, obligándose los pilotos a utilizar los medios designados por ésta, y la Compañía elegirá estos medios en función de las siguientes características: seguridad, economía, y condiciones aceptables de uso, confort y limpieza que no menoscaben la dignidad del tripulante. Los medios podrán ser propios o suministrados por terceros. Cuando la Compañía elija contratar estos medios a terceros, podrá utilizar el servicio, clase y tarifa que estime conveniente, y así mismo, cuando utilice medios propios y éstos sean comunes a los suministrados por la Compañía al público en general, podrá utilizar el servicio y clase que estime conveniente. Estos medios podrán ser entre otros y no necesariamente en este orden:

1. Furgoneta propia o de tercero de traslado de tripulaciones.
2. Furgonetas o vehículos propios utilizados en la asistencia en tierra a los aviones, siempre que tengan el número de asientos o plazas suficientes para ello.
3. Autobuses o microbuses propios o de terceros, de transporte de pasaje en interior de aeropuertos.
4. Taxis, autobuses, microbuses o vehículos de alquiler con conductor, teniendo en cuenta que si se utilizan autobuses o microbuses no podrán ser de acceso colectivo al público en general para el trayecto en cuestión.
5. Servicios ferroviarios, excepto metros y/o suburbanos.
6. Servicios aéreos, ya sean éstos vuelos regulares, vuelos chárter al público en general o vuelos chárter o de aerotaxi contratados específicamente. Si el vuelo fuera aerotaxi, la Compañía lo contratará a tercero de reconocido nivel profesional dedicado al transporte aéreo de pasajero y de conformidad con la Sección Sindical, utilizando aeronaves bimotores turbohélices con una capacidad mínima de cuatro plazas sin incluir asientos de pilotaje.
7. Servicios ferry marítimos, utilizando camarotes individuales.

Cuando la Compañía utilice servicios de otras compañías aéreas, utilizará preferentemente aquéllas con las que tenga acuerdos comerciales o de otro tipo que puedan causar reducción, compensación o anulación de tarifa.

Artículo 10.2 *Liquidación de gastos de transporte y alojamientos*

La Compañía, cuando sea posible y sea práctica habitual en el medio a utilizar, procurará que todos los gastos de transporte y alojamiento se facturen directamente a la administración de la misma, con el objeto de reducir los trámites administrativos a realizar por los tripulantes en sus desplazamientos. En todo caso el tripulante vendrá obligado a liquidar los gastos en el lugar, forma y tiempo puntual que designe la Compañía.

Artículo 10.3 *Transporte en base del piloto.*

El transporte en la base principal del tripulante y en la base operativa en las situaciones de residencia y destino será de cuenta del piloto, siéndole compensado con el plus de transporte establecido en el presente convenio.

La Compañía, cuando el piloto lo solicite expresamente, se hará cargo además, de los costes de aparcamiento de su vehículo particular, en el aeropuerto que tenga por base principal u operativa, pero en ningún caso

en más de un aeropuerto ni para más de un vehículo. A su vez, esta concesión de la Compañía será incompatible con otros costes de medios de transporte asumidos o que pueda asumir en el futuro la Compañía para los transportes entre la ciudad o domicilio del piloto y el aeropuerto, pactados previamente con la representación de pilotos.

La Compañía tramitará las solicitudes de plazas de aparcamiento con los aeropuertos respectivos, y utilizará los tipos y lugares de aparcamientos, tarifas y abonos que crea conveniente. El piloto vendrá obligado a cumplir con la normativa que la Compañía utilice en esta materia y con la normativa de seguridad o cualquier otra que imponga la autoridad aeroportuaria.

Cuando los aparcamientos, solicitudes o abonos sean tramitados por los pilotos, éstos, si desean que la Compañía se haga cargo de ellos, vendrán obligados a entregar las facturas, comprobantes y recibos satisfechos a la administración de la Compañía, y cuidarán de utilizar los servicios, aparcamientos, abonos y tarifas más económicos posibles.

La Compañía no se hará cargo en ningún caso de los daños o robos causados al vehículo depositado en el aparcamiento, ni aquellos daños y siniestros causados por éste o por el piloto a otros vehículos, personas o instalaciones aeroportuarias. Cuando estos daños sean reclamados a la Compañía por ser la titular de los abonos, aparcamientos o cualquier otra razón, la Compañía a su vez los reclamará al piloto y éste vendrá obligado a satisfacer las cantidades demandadas. Los pilotos vendrán obligados a tener y costear los seguros de vehículos, mínimos, que establezcan las leyes de tráfico o normativa aeroportuaria.

Artículo 10.4 *Transporte fuera de base del piloto.*

El transporte fuera de la base principal en situación de relevo o des-tacamento será facilitado por la Compañía y a cargo de ella, obligándose el piloto a seguir el sistema impuesto por ésta.

La recogida de tripulaciones se hará con la antelación suficiente para que la presentación en el aeropuerto se realice con tiempo suficiente de forma que no provoque retrasos en la salida del vuelo, así mismo la recogida de tripulaciones de llegada a los aeropuertos se realizará de forma que no dé lugar a esperas innecesarias.

El tripulante o tripulantes, agrupando personas con el mismo destino y hasta la capacidad legal del vehículo, podrán utilizar un servicio de taxi en sustitución del servicio de recogida programado en los siguientes supuestos:

1. Cuando existan razones fundadas de que la recogida se retrasa de forma que afectará al horario del vuelo de salida.
2. Cuando la espera del servicio de recogida, a la llegada de los vuelos, supere siete minutos desde el momento en que el tripulante se encuentra en el punto de recogida. En caso de adelanto en la llegada del vuelo, se contarán los 7 minutos a partir de la hora programada de llegada del vuelo.

Artículo 10.5 *Gastos por accidente.*

En caso de accidente «in itinere», la Compañía asumirá los gastos ocasionados por el piloto para completar su regreso a domicilio o lugar donde se encuentre alojado, incluidos los de un acompañante en caso grave u hospitalización. Los pilotos podrán utilizar los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar los desplazamientos necesarios. Dichos medios serán razonables teniendo en cuenta la naturaleza y lugar del accidente. Los desplazamientos en aerotaxi requerirán autorización previa de la Dirección.

Artículo 10.6 *Transportes terrestres.*

La Compañía designará los medios de transporte terrestre que considere oportuno para las distancias cortas, entendiéndose por tales, aquellas distancias entre aeropuertos o ciudades que por su especial cercanía carezcan de horario regular de vuelos, éstos no tengan la periodicidad suficiente, estén situados en la misma comunidad autónoma o comunidades adyacentes y circunstancias similares.

En ningún caso, la Compañía exigirá a un tripulante la conducción de un vehículo propio o alquilado para el transporte a estos efectos, no obstante y a petición expresa del piloto o pilotos, y sin remuneración extra por ello, la Compañía podrá establecer el alquiler de vehículos sin conductor para alguno de estos servicios o la utilización de vehículo privado, pensando en este último caso el kilometraje realizado en las cantidades establecidas, por el organismo oficial competente, para este tipo de desplazamientos.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 14.7, los transportes terrestres tendrán la consideración de:

1. Posicionamiento cuando:

1.1 Se realicen entre distintas ciudades, entendiéndose por tales los centros urbanos.

1.2 Se realicen entre una ciudad y un aeropuerto adscrito a otra ciudad, y viceversa.

2. No se considerarán posicionamiento cuando se realicen entre ciudad y aeropuerto adscrito a la misma ciudad, y viceversa, siempre y cuando no sea superior a 120 Kilómetros.

No se programarán posiciones en transporte terrestre superiores a 120 Kilómetros, salvo pacto con la representación de los pilotos.

En ejecución de la operativa diaria, el tripulante debe aceptar cualquier tipo de posicionamiento aunque exceda los 120 kilómetros, siempre que esté dentro de los límites de la circular 16-B de la DGAC.

Artículo 10.7 *Transportes aéreos.*

La Compañía utilizará preferentemente sus propios vuelos en el transporte de tripulaciones al objeto de ahorrar costes. No obstante, si existe vuelo regular directo de otra compañía aérea, a un horario adecuado, la empresa se verá obligada a utilizar esta vía, siempre dentro de los límites de actividad planeada por la Compañía para el tripulante.

En todos los transportes realizados en la propia Compañía, los pilotos tendrán derecho a los servicios a bordo habituales del vuelo en referencia a comidas y bebidas. En los transportes realizados en la propia Compañía no tendrán derecho a otros servicios como promociones especiales, sorteos y similares, y en todo caso, el pasaje siempre tendrá preferencia en la recepción de un servicio en cuanto al tiempo de entrega y disponibilidad del mismo.

Para aquellos vuelos especialmente largos, entendiéndose por tal los transoceánicos y similares, la Compañía, a igualdad de coste, favorecerá a los transportistas nacionales, a efectos de que el régimen de comidas a bordo sea lo más parecido a la dieta alimenticia nacional.

Así mismo, la Compañía considerará el cansancio producido en estos vuelos antes de programar la subsiguiente actividad del piloto, a efectos de que pueda acometerla con el descanso debido.

Artículo 10.8 *Alojamientos.*

Serán por cuenta de la Compañía los alojamientos en los hoteles para los tripulantes en sus desplazamientos habituales de trabajo. La contratación del alojamiento en los hoteles, que incluirá normalmente un desayuno tipo continental, buffet o similar, se hará directamente por la Compañía. Los demás cargos como teléfono, servicios de cafetería o similares serán por cuenta del tripulante. En casos excepcionales la Compañía podrá optar por sustituir el servicio de desayuno por su equivalente económico.

Las llamadas telefónicas realizadas por motivos legítimos de trabajo serán por cuenta de la Compañía, pero su liquidación se realizará por abono posterior, debiendo el tripulante hacerse cargo de ellas a la salida del hotel, y será imprescindible para el abono posterior que conste el número de teléfono marcado en la factura del hotel o recibo similar. Si el hotel posee la capacidad de discriminar números de teléfono de trabajo y acepta facturarlos a la empresa, la Compañía utilizará este servicio.

Los tripulantes cuando necesiten comunicarse con la empresa en sus desplazamientos, utilizarán los números de teléfono de cargo a la Compañía que ésta ponga a disposición de los tripulantes para estos casos, y seguirán la normativa que la empresa disponga al respecto.

La representación de los pilotos asesorará a la Compañía en la elección de hoteles, sin perjuicio de la facultad de la Compañía para realizar la elección final.

El tipo de habitaciones a utilizar por los pilotos será, en la medida de lo posible, de habitación doble, uso individual, con baño, TV, nevera, control de iluminación, control de temperatura, etc.

Previo acuerdo con la representación de los pilotos se podrán designar otros tipos de alojamiento, incluso distintos a hoteles, como residencias, pisos o similares, acordando a su vez la Compañía y la representación de los pilotos los servicios mínimos que éstas deberán tener.

La categoría de hoteles a utilizar se realizará por el siguiente orden o su equivalente en el extranjero:

1. Cuatro estrellas.
2. Cinco estrellas.
3. Tres estrellas.
4. Dos estrellas.
5. De no existir ninguna de las anteriores a una distancia razonable, se acordará con la representación de pilotos.

Si un piloto, debido a la duración de la escala antes de continuar la actividad aérea requiere un descanso, tendrá derecho a hotel si el tiempo efectivo de estancia en el mismo, sin contar los desplazamientos, es de tres horas o superior.

La Compañía cumplirá con los requisitos establecidos por la circular 16B de la Dirección General de Aviación Civil o circular o normativa que la sustituya en lo relativo a la adecuación de los lugares de descanso.

En los alojamientos a largo plazo se estará a lo dispuesto en el capítulo de movilidad geográfica del presente Convenio.

CAPÍTULO XI

Régimen de Comidas

Artículo 11.1 *Normativa Aplicable.*

Si la normativa de la Dirección General de Aviación Civil vigente en el momento o la futura normativa europea JAR-OPS o equivalente cuando fuese de aplicación, dispusiesen alguna resolución contraria a lo dispuesto en el presente capítulo, éste se revisará de mutuo acuerdo por la Compañía y la representación de los pilotos al objeto de cumplir o superar en todo momento la legislación vigente.

Se consultará previamente a la representación de los pilotos respecto al establecimiento de la política de composición, cantidad y calidad de comidas a bordo para tripulantes.

Artículo 11.2 *Comidas a bordo y respeto horario.*

Las referencias a horarios en el presente artículo son locales, relativos al lugar donde se inicia la actividad del piloto.

En principio, las comidas de los tripulantes deben costearse con las dietas que la Compañía pone a disposición de los tripulantes según el artículo 16.19 del presente convenio. No obstante, y teniendo en cuenta la imposibilidad del uso efectivo de dichas dietas en ciertos periodos de actividad aérea, o actividad posicional, la Compañía suministrará a su coste y el piloto tendrá derecho, salvo que exprese específicamente que no utilizará el servicio, a los siguientes servicios a bordo de las aeronaves operadas por la empresa, cuando alguno de estos periodos coincida en el horario señalado:

1. Desayuno: Entre las 05:00 y 09:00 horas.
2. Comida: Entre las 13:00 y las 15:00 horas.
3. Cena: Entre las 21:00 y las 23:00 horas.

Los pilotos respetarán, en todo caso, los horarios establecidos para los vuelos, no pudiendo desviarse de los mismos por motivos de manutención a menos que no hayan tenido oportunidad de alimentarse adecuadamente durante un periodo superior a siete horas o cuando a juicio del comandante, por razones de seguridad en vuelo, la fatiga de la tripulación sea excesiva por estos motivos.

En el presente artículo, se aplicará el principio terminante de evitar que los pilotos consuman comidas de tripulación frente al pasaje, a efectos del mantenimiento de la imagen de la Compañía. Se permitirá consumir estos servicios en aquellos vuelos que vayan sin pasaje.

La Compañía podrá establecer la sustitución de los servicios a bordo por servicios en tierra. En todo caso, los puntos anteriores se entenderán de forma que la Compañía no asumirá costes duplicados por los mismos conceptos, es decir, se comerá en tierra siempre que se pueda evitar el gasto de las comidas a bordo.

La sustitución de un servicio a bordo por uno en tierra, implicará que existe tiempo suficiente para su consumición, y no podrá dar lugar, absolutamente en ningún caso, a que se retrase un vuelo.

Artículo 11.3 *Separación de comidas.*

Por razones de seguridad, las comidas del comandante serán distintas a las del copiloto, siendo esto siempre así a bordo y en tierra, mientras

sea efectivo el equipo formado por un comandante y el copiloto, y realicen las comidas en el mismo establecimiento, cuando el periodo previo al vuelo no sea suficiente para detectar una posible intoxicación. A su vez y también por motivos de seguridad, la Compañía cuidará muy especialmente la higiene de las comidas a bordo.

Artículo 11.4 *Comidas durante los cursos.*

Durante la realización de cursos teóricos o de simulador fuera de base, o cuando éstos transcurran entre alguna de las horas indicadas en el artículo 11.2, los pilotos tendrán derecho al menos a una comida, excluyéndose los cursos de habilitación, para los cuales ya están estipuladas las dietas oportunas.

CAPÍTULO XII

Uniformidad e Imagen

Artículo 12.1 *Normas Generales.*

En materias de uniformidad e imagen serán de aplicación las normas especificadas en el presente capítulo y aquéllas que disponga la Compañía en el manual de operaciones o posible normativa interna.

El diseño, material, complementos y proveedores de los uniformes serán responsabilidad y decisión de la Compañía, no obstante, la Compañía recabará la opinión de la representación de los pilotos por si diera lugar a modificación de su decisión; en todo caso, el uniforme no atentará contra la dignidad del piloto.

Es responsabilidad de los tripulantes el cuidado, estado de limpieza y de planchado de los uniformes, que en todo momento se llevarán impecables.

El uniforme o parte del mismo no se utilizará por motivos particulares ni se llevará en locales de diversión u otros en que se pueda causar mala impresión de la Compañía.

Bajo ningún concepto se tomarán bebidas alcohólicas con uniforme ni aún después de acabado el servicio.

No está permitido llevar con el uniforme prendas u objetos que no formen parte del mismo.

El distintivo básico de un segundo piloto en el uniforme son tres galones. El distintivo básico en un primer piloto son cuatro galones.

Artículo 12.2 *Uniformidad estándar.*

Al ingreso de un piloto en la Compañía se le facilitarán las prendas que conforman la uniformidad establecida.

Dicha uniformidad está compuesta por la siguiente lista de prendas y artículos, en la cuantía así mismo expresada:

Artículo	N.º prendas
Gabardina o Abrigo	1
Uniforme	2
Camisas manga larga	6
Camisa manga corta	6
Calcetines	2
Calcetín algodón	2
Corbata	2
Cinturón piel	1
Cinturón elástico	1
Rebeca	1
Chaleco	1
Zapatos	2
Maleta new club premium	1
Trolley	1
Maletín de vuelo	1
Alas (Emblema Aviación Civil)	2
Galones camisa F/O	2
Galones gabardina F/O (si pide gabardina)	2
Pasa corbata	2
Gorra F/O	1

Artículo 12.3 *Prendas, número y duración.*

Cada prenda del uniforme y accesorios tendrá una valoración en puntos, según se especifica en la siguiente tabla:

Artículo	Puntos
Gabardina	166
Abrigo 3/4	250
Uniforme	274
Pantalón	65
Camisa manga larga	29
Camisa manga corta	27
Calcetín ejecutivo	4
Calcetín algodón	11
Corbata	13
Cinturón de piel	18
Cinturón elástico	20
Rebeca	57
Chaleco	41
Zapatos George	62
Zapatos Emilio Tucci	77
Maleta New Club Premium	56
Trolley	94
Maletín de vuelo	105
Alas (Emblema Aviación Civil)	10
Gal. Cam. Cmte. (pares de manguitos)	15
Gal. Cam. F/O	14
Gal. Gab. Cmte.	15
Gal. Gab. F/O	14
Pasa corbata	2
Gorra Cmte.	62
Gorra F/O	44

El sistema de uniformidad se regirá por las siguientes reglas:

Los siguientes artículos, con independencia de su puntuación, tendrán limitada su cantidad anual, según se expone:

Zapatos: Máximo 4 unidades al año.

Maleta: Máximo 1 unidad al año o recambio por rotura.

Trolley: Máximo 2 unidad al año o recambio por rotura.

Maletín de vuelo: 2 unidades al año o recambio por rotura.

Se podrá elegir una vez al año o bien gabardina o bien abrigo.

Todos los pilotos tendrán una cuenta de puntos de uniformidad en la Compañía. Cuando un piloto desee obtener una prenda del uniforme, se dirigirá, con la antelación necesaria, a la Compañía, solicitando dicha prenda. La Compañía deducirá los puntos correspondientes a la prenda de su cuenta, contactando al proveedor para el suministro de la misma.

Queda prohibido el contacto directo con los proveedores excepto en la forma que establezca la Compañía. Así mismo, queda prohibido el intercambio o traspaso de puntos y prendas entre pilotos y el uso de puntos para prendas que no formen parte de la uniformidad oficial.

La asignación anual de puntos será de 1.200. Los puntos que sobren de un año para otro, en la cuenta de un piloto, no serán acumulables, y no darán derecho, en ningún caso, a su canje por dinero. La uniformidad pertenece a la Compañía, y será devuelta cuando un piloto cause baja, a solicitud de la Compañía.

Los pilotos, de acuerdo al número de puntos en su cuenta, podrán equilibrar las prendas y accesorios en la forma que estimen conveniente. Cada piloto se responsabilizará, en todo momento, de ir adecuadamente uniformado. Si un piloto agotase su puntuación, esta circunstancia no le eximirá de ir adecuadamente uniformado, aunque previa comunicación a la Compañía, podrá comprar, a su coste, prendas adicionales al valor de mercado del momento.

La puntuación asignada a cada artículo será revisada al final de cada año con el fin de adecuar la misma al coste real del artículo.

A la entrada en vigor de este sistema de uniformidad, la Compañía, para los pilotos que se encuentren en la misma, creará las cuentas necesarias, dotándolas de la puntuación equivalente, según las circunstancias de cada piloto en el antiguo sistema de uniformidad.

Artículo 12.3 *Imagen personal.*

Los pilotos cuando estén de servicio de vuelo vestirán el uniforme completo. En su condición de imagen pública de la Compañía estarán

obligados a mantener un aspecto adecuado y acorde a lo que espera el cliente ejecutivo medio de un profesional altamente cualificado. En todo caso, la Compañía avisará al piloto cuando estime que no cumple con dicha imagen, y si éste hiciera caso omiso llevará el caso a la comisión de interpretación del convenio, que decidirá por mayoría de sus miembros si la imagen es adecuada o no. Si resultase que la imagen no es adecuada se considerará como falta y sujeto a sanción con la gravedad que estime la comisión de interpretación.

Artículo 12.4 *Prensa.*

La imagen pública de la Compañía es el resultado del esfuerzo de todos los trabajadores y de las inversiones en publicidad y se tendrá especial cuidado en no causar deterioro de la misma. Los pilotos se abstendrán de hacer declaraciones a los medios de comunicación o públicas en nombre de la Compañía sin autorización previa de la misma. Como norma y a cualquier pregunta de periodistas se remitirán los mismos a la Dirección General de la Compañía.

En caso ineludible, limitarán sus comentarios en lo posible y siempre causando la mejor impresión posible del vuelo, servicio y Compañía. Los miembros de una tripulación ante la prensa remitirán los periodistas al comandante. En ningún caso se admitirá culpa o negligencia ante un incidente remitiendo las preguntas a la posterior investigación de los hechos.

CAPÍTULO XIII

Programación

Artículo 13.1 *Regulaciones.*

Los límites de tiempos de vuelo, de actividad y mínimos de descanso serán los establecidos por la autoridad aeronáutica, en cada momento, incluidos los regímenes de exenciones. Si existiesen varios esquemas generales o modalidades, la Compañía acordará con la representación de los pilotos cuál utilizar. Dicha normativa será respetada en todo momento a efectos operativos y de seguridad, sin perjuicio de que prevalezca el presente convenio a efectos y definiciones laborales y económicas.

El cambio de normativa no podrá obligar a la empresa a establecer condiciones económicas superiores a las del presente convenio. Se podrán pactar, entre Compañía y representación de pilotos, esquemas particulares cuando así lo permita la autoridad aeronáutica.

Artículo 13.2 *Obligación de chequeo.*

Dada la importancia de garantizar que cualquier cambio en la programación sea puntualmente comunicado a los tripulantes, es de obligado cumplimiento para todo tripulante el chequearse entre las 20:00 y las 22:00 horas locales, con el fin de verificar el servicio que tiene programado para el día siguiente, excepto si concurre cualquiera de las siguientes circunstancias:

1. Los días en que se encuentre de baja médica y hasta que comunique su alta, no obstante el tripulante intentará comunicar su baja médica y duración estimada lo antes posible a la empresa por medio y en tiempo razonable acorde a su enfermedad.
2. En el día previo a día de vacaciones.
3. En el día previo a día libre.

Forma de comunicar los cambios:

a) El tripulante deberá estar localizable de forma que el personal de Atención a Tripulaciones pueda comunicarse directamente con el tripulante en todo momento entre las 19:00 y las 22:00 locales. Es obligación del tripulante mantener actualizado en el Departamento de Atención a Tripulaciones el número de teléfono donde pueda ser contactado.

b) Si el tripulante se encuentra en actividad aérea durante todo el periodo comprendido entre las 20:00 y las 22:00 horas locales, no pudiendo conectar telefónicamente con el Departamento de Atención a Tripulaciones, el tripulante deberá chequearse al finalizar los vuelos.

c) Lo dispuesto en el punto a) anterior no será de aplicación, en el día previo al franco de servicio, en el que el tripulante tiene la obligación de chequearse a las 22:00 horas.

d) En caso de no estar localizado el piloto entre las 19:00 y las 22:00, éste deberá ponerse en contacto con la compañía entre las 20:00 y las 22:00 horas locales.

Las tripulaciones actuarán de forma que faciliten la recepción de cualquier cambio de servicio.

Artículo 13.3 *Principios de programación.*

La programación de pilotos se basará en los siguientes principios, por orden de importancia:

1. Legalidad: Respetando los límites establecidos por la autoridad aeronáutica a efectos de lograr un entorno de seguridad para Compañía y pilotos.

2. Economía: Fomentando la productividad de la empresa, la utilización óptima de sus recursos financieros y humanos, y la salvaguarda de sus intereses comerciales

3. Flexibilidad: Al objeto de responder con efectividad a potenciales imprevistos como averías, etc., para fomentar la regularidad y puntualidad de los servicios ofrecidos a los clientes.

4. Equilibrio: Fomentando la igualdad y distribución equilibrada de los servicios dentro de cada flota, especialidad y base.

5. Calidad de Vida: Fomentando la eficacia de los sistemas de programación para la mejora de la calidad de vida de los pilotos, siempre compatibles con los puntos anteriores.

6. Transparencia: Siendo la programación, dentro del ámbito de la empresa, pública y de general conocimiento, con participación de un comité de programación.

Artículo 13.4 *Emisión y seguimiento de la programación.*

La programación se emitirá mensualmente, con una antelación de 5 días a la fecha de efectividad, comprometiéndose la empresa, a partir del 1/07/2004, a publicarla con 6 días de antelación y, a partir del 1/07/2005, con 7 días de antelación a la fecha de efectividad, excepto los dos meses al año que, por cambio mayor de temporada comercial, podrá emitirse con duración inferior, y en este último caso, la Compañía publicará, para el resto del mes, los días libres.

Las programaciones se confeccionarán diferenciando claramente los días libres.

La dirección de la Compañía y los representantes de los pilotos admiten que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas, o para mejorar el acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar, en cada uno de estos casos, limitaciones especiales, una vez examinadas las circunstancias. En este caso no se programará ningún caso excepcional o especial si no se ha pactado previamente con el Comité de Programación.

El comité de programación es el encargado del seguimiento de la programación. Estará compuesto por representantes de la empresa y pilotos, y se reunirá con la periodicidad que establezca el comité. El comité tendrá las siguientes atribuciones:

1. Velar por el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo anterior.
2. Tendrá acceso a las programaciones de todas las flotas.
3. Tendrá acceso a la estadística que utilice la Compañía para controlar o equilibrar el trabajo realizado por pilotos.
4. Emitirá los informes y recomendaciones que crea conveniente para la comisión de interpretación y aplicación del convenio y para la dirección de la Compañía, en un plazo no superior a 3 meses.

Artículo 13.5 *Cambios en la programación y/o ejecución.*

Se define como cambio en la programación y/o ejecución:

1. Aquel que implique la realización de vuelos distintos de los programados.
2. Así mismo se entiende por cambio en programación el hecho de que un tripulante no tripule un vuelo programado porque lo tripule otro tripulante.

No se entenderá como cambio en la programación y/o ejecución:

1. Los retrasos que surjan en la realización de los vuelos programados al tripulante.
2. La cancelación del vuelo programado si dicho vuelo no es realizado por otro tripulante.

En aras de mejorar la calidad de vida de los tripulantes, se establecen las siguientes limitaciones, para los siguientes tipos de cambio:

Cambios en programación: Serán aquellos que afecten a la programación de días posteriores al de la comunicación del cambio. Se comunicarán antes de las 22 horas del día anterior al cambio o hasta la hora de llegada de calzos más quince minutos del último vuelo, cuando ésta sea posterior a las 22 horas.

a) Si el tripulante tiene programado pernocta en base no está obligado a aceptar un cambio que suponga no volver a base excepto:

Hasta 1/09/03, aceptará un máximo de 2 cambios de este tipo al mes.

Entre el 1/9/03 y el 31/08/04, aceptará un máximo de 1 cambio de este tipo al mes.

A partir del 1/09/04, el tripulante no está obligado a aceptar ningún cambio de este tipo.

No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar los cambios propuestos.

b) Si el tripulante tiene programado pernocta fuera de base estará obligado a aceptar los cambios propuestos. No estará obligado a aceptar un cambio en el que el número de días hasta el regreso a base sea incrementado, si el tripulante ya ha firmado para hacer varios días consecutivos fuera de base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar los cambios propuestos.

c) Si el tripulante tiene programado una salida y/o regreso a base, estará obligado a aceptar cambios que supongan un retraso en la hora programada de llegada inferior a 90 minutos o un adelanto inferior a 90 minutos sobre la hora programada de salida. No estará obligado a aceptar aquellos cambios que supongan un retraso o una anticipación superior a 90 minutos de la hora programada de llegada/salida a base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto.

Cambios en ejecución: Se define como cambios en ejecución los que afecten a la programación del día en curso, una vez realizada la firma del tripulante y hasta la hora de llegada de calzos del último vuelo más 15 minutos.

a) Si el tripulante tiene programado pernocta en base, no está obligado a aceptar un cambio que suponga no pernoctar en base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto.

b) Si el tripulante tiene programada una pernocta fuera de base, está obligado a aceptar los cambios propuestos.

c) Si el tripulante tiene programado pernocta en base, está obligado a aceptar los cambios que supongan un retraso en la hora de llegada inferior o igual a 90 minutos. El tripulante no estará obligado a aceptar cambios que supongan un retraso en la hora de llegada superior a 90 minutos. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto. Ese exceso computará también al efecto del cálculo de las 160 horas.

d) El tripulante no estará obligado a aceptar cambios que añadan vuelos adicionales al último servicio de vuelo realizado si éste llega a base, una vez haya llegado a base. No obstante, el tripulante podrá voluntariamente aceptar el cambio propuesto.

CAPÍTULO XIV

Régimen de Trabajo y Descanso

Artículo 14.1 *Tiempo de trabajo efectivo.*

En aplicación del R.D. 1561/1995, de 21 de septiembre, en los siguientes artículos se distinguen aquellas situaciones computables como trabajo efectivo y las que constituyen únicamente tiempo de presencia.

Se considerarán como tiempo de trabajo efectivo los siguientes:

1. Tiempo de firma: es aquel durante el cual el piloto realiza las tareas necesarias para la preparación de un vuelo o serie de vuelos, tanto en tierra como a bordo de la aeronave. Dicho tiempo siempre será de 45 minutos antes de la hora de salida programada del primer vuelo de la serie.

2. Tiempo de vuelo: es el tiempo transcurrido desde que la aeronave empieza a moverse desde el sitio de aparcamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento o hasta que ha parado todos sus motores.

3. Tiempo de fin de vuelo: es el tiempo inmediatamente posterior a la terminación del último vuelo tripulado antes de un periodo de descanso, durante el cual el piloto realiza las tareas necesarias para hacer entrega de la aeronave o dejar la aeronave debidamente cerrada y estacionada. Dicho tiempo será siempre de 30 minutos.

4. Tiempo de escala: es el que transcurre entre dos tiempos de vuelo, sin que quede interrumpido por un periodo de descanso, durante el cual el trabajador realiza las tareas necesarias para la terminación del vuelo precedente y la preparación del posterior. Si la escala fuera superior a 90 minutos sólo se computará como tiempo de trabajo efectivo 90 minutos.

5. Tiempo de instrucción: es aquél dedicado a la realización de cursos de instrucción, refresco y simuladores por el trabajador a requerimiento de la empresa. Esto es de aplicación tanto para alumnos como para instructores. La instrucción teórica se computará siempre como 8 horas.

El tiempo de simulador se computará desde la hora de briefing hasta la finalización de la hora de debriefing.

6. Tiempo de oficina: Es aquel dedicado por el trabajador a la realización de cualquier tarea asignada por la empresa, de acuerdo a su capacitación profesional y no encuadrable en las anteriores. Se computará como trabajo efectivo desde la presentación del trabajador en el lugar establecido por la empresa para la realización de la tarea asignada, hasta la finalización de aquélla o hasta que el trabajador quede relevado de la misma.

El tiempo de trabajo efectivo no podrá superar las 12 horas diarias ni las 1800 anuales; a su vez, el tiempo de vuelo no podrá superar las 900 horas anuales.

Artículo 14.2 *Tiempo de presencia.*

Se entenderá como tiempo de presencia los siguientes:

1. Tiempo de posicionamiento: Es aquel invertido en el desplazamiento del trabajador de un lugar a otro para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la empresa, excluidos los traslados ciudad-aeropuerto.

2. Tiempo de espera: es todo aquel que transcurre entre dos tiempos de trabajo efectivo de los descritos en los puntos 1 al 6 del artículo anterior o entre un tiempo de trabajo efectivo y un tiempo de posicionamiento, siempre que no se vea interrumpido por un periodo de descanso, sea éste parcial o total. El exceso del periodo de escala superior a 90 minutos tiene la consideración de tiempo de presencia.

3. Imaginarias: se computarán 10 horas por cada imaginaria, con independencia de las que efectivamente se realicen.

4. Incidencias: se computará 8 horas por cada día de incidencia con independencia de las que efectivamente se realicen.

La suma del tiempo de trabajo efectivo más el tiempo de presencia no podrá superar las 240 horas mensuales ni las 2.000 horas anuales.

A efectos de los cálculos de tiempo, para el respeto de los límites establecidos en los arts. 14.1 y 14.2, en el caso de que se solapen dos periodos de los descritos en dichos artículos, se computará una sola vez el periodo coincidente.

No computarán como trabajo efectivo ni como tiempo de presencia los descansos totales o parciales o los tiempos en que el tripulante no tiene asignado ninguno de los tiempos descritos anteriormente.

Artículo 14.3 *Día libre.*

Día natural del que puede disponer el tripulante sin que pueda ser requerido para que efectúe servicio alguno, sin perjuicio de la obligación de chequearse, conforme al artículo 13.2 del presente convenio, y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

El día libre absorberá el periodo de descanso generado por la actividad inmediatamente anterior.

Cuando el día libre esté programado de forma aislada, en solitario, tendrá una duración de 34 horas y media como mínimo, entendiéndose por tal, que 10 horas y media completas estarán acumuladas antes o después del día natural, contándose desde la llegada (calzos) del último vuelo tripulado si fuera antes del día natural, o hasta la presentación a firmas del siguiente servicio programado, si fuera posterior al día natural.

Todo día que un piloto deba pasar reconocimiento médico será precedido de un día libre. El día del reconocimiento médico no serán programados ningún tipo de servicio, excepto las posiciones que sean necesarias para el desplazamiento a efectos del reconocimiento médico, y no se le considerará día libre.

Durante los cursos teóricos, programados en territorio español, y de duración superior a una semana, se respetarán como libres los sábados y domingos y fiestas nacionales.

No se programarán cursos teóricos en territorio español los sábados, domingos y fiestas nacionales, salvo los cursos de habilitación de tipo.

Para considerar un día como libre, la hora de calzos del último vuelo tripulado, tendrá programada su finalización antes de o a las 24:00 horas

locales, y no deberá terminar en ejecución más tarde, anulándose como día libre si superase esta hora.

Artículo 14.4 *Cómputo de días libres y vacaciones.*

Como quiera que la propia actividad de la Compañía a veces aumenta por ser precisamente festivo, se pacta expresamente que los días festivos inhábiles para el trabajo, señalados oficialmente, serán compensados en descanso con la fijación de días libres. En el cómputo de los festivos citados anteriormente, la Compañía no tendrá en cuenta si éstos coinciden o no con fines de semana al efecto de anularlos o no como festivos. Así pues, los 14 días festivos oficiales señalados serán sustituidos por 14 días libres ya incluidos en el cómputo anual fijado más abajo.

Cómputo de días libres: Los pilotos tendrán derecho a un total de 110 días libres al año programados.

Cómputo de vacaciones: Los pilotos tendrán derecho a 30 días naturales de vacaciones al año.

Cuando un piloto pierda, por necesidades del servicio, alguno de los días libres que le corresponden, y no se pueda recuperar durante el mes en curso podrá, en primer lugar, recuperarlo en los dos meses siguientes y, si no fuese posible, añadirlo a las vacaciones anuales. En cualquiera de las situaciones podrá pactar con la empresa su fecha de disfrute.

Los pilotos tendrán programados diez días libres al mes. Los días libres serán:

1. Todos ellos garantizados en su base, a excepción de los que se programen en un curso de habilitación, que se disfrutarán en el lugar donde se esté recibiendo la misma. Siempre y cuando se reciban en el extranjero.
2. Seis agrupados de dos en dos como mínimo.
3. Serán inamovibles ocho de ellos.
4. El resto modificables, con preaviso y conocimiento del interesado de 72 horas respecto al comienzo del día libre, y nunca afectando a un periodo continuado de días libres agrupados, cuando este ya haya comenzado.

Al final de cada uno de los periodos anuales que se indican más abajo, se totalizarán los días libres disfrutados efectivamente por cada piloto. En estos días libres se incluyen 110 días programados, aquellos días libres programados adicionales, los que correspondan a francos de servicio convertidos en libres, libres recuperados, libres adelantados, etc. Si el número de días libres efectivamente disfrutados no alcanza el mínimo establecido para cada año en la tabla inferior, la compañía se compromete a programar el disfrute de los días que falten hasta alcanzar dicho mínimo durante los cuatro meses siguientes al período computado, y si ello no fuera posible añadirlo al siguiente periodo vacacional. El número mínimo de días libres a disfrutar, se corregirá prorrateando dicho mínimo por el tiempo realmente trabajado durante la anualidad de referencia, así se descontarán las situaciones de IT, Licencias no retribuidas, periodos de no contratación, etc.

Período referencia	Días libres a disfrutar
De 1 enero 04-31 diciembre 04	114
De 1 enero 05-31 diciembre 05	116
De 1 enero 06-31 diciembre 06	118

Artículo 14.5 *Vacaciones.*

A) Normas generales: Los tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un mes completo, excepto en los meses de Enero, Junio, Julio, Agosto y Diciembre, o en dos periodos de quince días. El reparto se hará comenzando por el tripulante de menor puntuación y por la primera opción. La empresa establecerá en función a las necesidades de programación y tripulantes existentes el reparto de vacaciones con el siguiente criterio:

Una vez concedida a todos los tripulantes la primera quincena, se comenzará de nuevo con la segunda, procurando de esa manera que todos disfruten de al menos una quincena voluntaria. Si una quincena no se puede conceder, se asignará la alternativa a ésta.

a) El disfrute de los días de recuperación, se acumularán a los periodos de vacaciones anuales, si el tripulante así lo solicitara.

b) El tripulante disfrutará de los días de recuperación que le correspondan dentro del año natural.

c) Al conceder la flota sus vacaciones, dentro de sus disponibilidades, las peticiones de un mes completo tendrán preferencia sobre las peticiones de quincenas, con independencia de la puntuación que tengan quienes soliciten estas últimas.

d) Los tripulantes en situación de destacamento tendrán derecho a que se les respete los periodos voluntarios designados mientras dures esta situación, excepto en los meses de verano. En el supuesto de vacaciones voluntarias, dejarán de percibir la dieta de destacamento y de disfrutar de cualquier otra prestación o derecho dimanante del mismo.

B) Puntuación: Valorando los meses del año, a fin de conseguir una rotación justa en el disfrute de vacaciones, la puntuación de los mismos se establece como sigue:

Mes	Mes completo	Primera quincena	Segunda quincena
Enero	6	6	0
Febrero	0	0	0
Marzo	0	0	0
Abril	8	4	4
Mayo	8	4	4
Junio	12	4	8
Julio	20	10	10
Agosto	24	12	12
Septiembre	16	10	6
Octubre	0	0	0
Noviembre	0	0	0
Diciembre	6	0	6

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el Jueves, Viernes, Sábado y Domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día y los de Nochebuena, Nochevieja, Navidad, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

La valoración de las vacaciones disfrutadas, se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que corresponda, y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

Al tripulante que disfrute de un periodo de vacaciones con carácter forzoso, no le será de aplicación los puntos que se establecen en este apartado para dicho período.

Si se eligen en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena se computarán acumuladamente al final del año.

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales, se sumarán a las de los años anteriores el 31 de diciembre de cada año, y serán expuestas en público por cada Flota en este día.

Los tripulantes de nuevo ingreso en plantilla de vuelo, o pilotos que se incorporen de excedencia, adquirirán como puntuación inicial la del tripulante que la tenga más alta en el cierre del año anterior, más uno (independientemente de su especialidad o flota).

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

C) Peticiones: La Compañía hará llegar, a cada tripulante piloto, junto con la programación del mes de septiembre, el impreso de solicitud de vacaciones del año siguiente.

Hasta el 10 de Octubre, cada piloto interesado, hará llegar a su Jefatura de Flota, por medio del citado impreso, el período de vacaciones deseado, pudiendo hacerse en un solo de 30 días continuados o en dos períodos de quince días, cada uno de ellos con su orden de prioridad independiente.

D) Asignación: A partir del 30 de octubre, la Empresa pondrá a disposición de los tripulantes, una lista por Flota, con la asignación de los períodos de vacaciones a cada tripulante, confeccionada entre el 16 y 30 de octubre en base a las solicitudes recibidas y a la puntuación que cada uno tenga.

Los períodos asignados que no correspondan a los solicitados por los tripulantes se considerarán forzosos a los efectos correspondientes. Los períodos forzosos, cualquiera que sea el mes en que estén situados, no estarán penalizados por puntuación alguna.

La no solicitud de períodos de vacaciones, así como la no cumplimentación de todas las opciones, y la no recepción de la misma en la Jefatura de Flota y oficina en quien delegue, dentro de los plazos establecidos, permitirá a la Empresa asignar libremente las vacaciones en uno o dos períodos con el carácter de voluntarios.

Permutas: Hasta el 10 de Noviembre la Empresa recibirá de los tripulantes las permutas que entre dos tripulantes de la misma Flota y especialidad hayan acordado. La permuta se hará por medio de una papeleta firmada por ambos interesados.

Se permitirán las permutas de los tripulantes, sea cual fuere la característica de forzoso o no forzoso (voluntario) del o los períodos asignados, siendo por lo tanto posibles las permutas siguientes:

Entre dos períodos forzosos.

Entre dos períodos voluntarios sin penalización de puntos.

Entre un período forzoso y otro voluntario. La puntuación del voluntario, si la hubiese, se aplicará a ambos tripulantes.

Entre dos períodos voluntarios, uno de ellos con penalización de puntos, la puntuación se aplicará al que inicialmente los tenía adjudicados.

Las permutas, en ningún caso, podrán alterar las fechas de los períodos asignados a los permutantes.

Asignación definitiva: Del día 11 al 21 de noviembre se confeccionará la lista de asignaciones definitiva anual para los tripulantes, publicándose y poniéndose a su disposición. No obstante, los tripulantes que no hubieran permutado hasta el 10 de noviembre podrán solicitarlo y la Empresa lo autorizará si la papeleta se entrega con 45 días de anticipación al inicio del período permutado.

En caso de manifiesta necesidad, la Empresa podrá asignar cambios en las asignaciones, hasta un máximo del 10% de las vacaciones anuales de todos los tripulantes. La Empresa comunicará los cambios al tripulante afectado con 60 días de antelación a la fecha en que tuviera o tenga que disfrutar el período de vacaciones cambiado, por correo certificado.

No se incluirán en el límite del 10% los cambios derivados de enfermedad, de situaciones de destacamento, maternidad, y de cambio de flota y especialidad.

Enfermedad en vacaciones: Si fijado el período vacacional de un piloto éste se encontrara en situación de I.T. por internamiento hospitalario causado por accidente o enfermedad graves, en el momento de iniciarse las vacaciones o durante las mismas, tendrá derecho a un nuevo período vacacional, previa entrega de los correspondientes justificantes, y éste será equivalente al tiempo que coincida la situación de internamiento hospitalario con las vacaciones programadas, cuyo disfrute será fijado por la Compañía, una vez finalizado el período de I.T., y dentro del año natural.

Si no fuese posible programar las vacaciones dentro del año natural, por no restar tiempo suficiente entre el alta de IT y el 31 de Diciembre, sólo se recuperará por el período que reste hasta dicho 31 de Diciembre. En caso de no ser posible por no existir cupo disponible, se disfrutará el período en el primer cupo disponible.

La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período y la puntuación que corresponda al período interrumpido.

En caso de duda, a la hora de calificar como grave la enfermedad o accidente causa del internamiento hospitalario de un piloto, la comisión de interpretación será la que decida y califique la misma a la hora de poder disfrutar del período vacacional equivalente.

Solamente en el supuesto de que la baja médica se produjera antes de la fecha de comienzo de las vacaciones, éstas se respetarán para poder disfrutarlas posteriormente, cuando programación lo vuelva a determinar.

Voluntarios: Para los períodos solicitados libremente por el tripulante, tendrá prioridad el de menor puntuación, y en caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga la posición del escalafón más próximo al número 1, y si siguiera siendo igual tendría prioridad el de mayor edad.

Forzosos: Los tripulantes que no tengan asignados períodos voluntarios, formarán una lista para las asignaciones forzosas. Estas asignaciones se harán teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En el caso de tener dos o más tripulantes el mismo número de puntos, se asignarán al que tenga la posición del escalafón más lejana al número 1.

Estas asignaciones podrán hacerse por períodos quincenales, dejando, en este caso, como mínimo cuatro quincenas de actividad intercaladas entre dos períodos forzosos.

No obstante lo anterior, cada flota no podrá dar más del sesenta por ciento de vacaciones forzosas en cada uno de los períodos de enero a abril, de junio a septiembre y el compuesto por mayo, octubre, noviembre y diciembre.

Artículo 14.6 *Lugar de descanso.*

El que dispone de servicios hoteleros según el artículo 10-8, alojamiento individual con servicios propios, o domicilio del piloto, que reúne los requi-

sitos de la D.G.A.C. o normativa que la sustituya, y es apropiado para el descanso de los pilotos.

Artículo 14.7 *Descanso.*

Los períodos de descanso, descanso parcial en tierra, descanso parcial en vuelo, descanso mínimo, descanso reducido, descanso mínimo aplicable, y similares, serán los establecidos en la normativa de la D.G.A.C. o normativa que la sustituya, con las modificaciones que se pacten en este convenio.

En materia de descanso, a efectos de que un tripulante disfrute de un período de descanso razonable después de un servicio, se pacta lo siguiente:

1. En un servicio de vuelo, la actividad computable será el período desde la firma del tripulante hasta la hora de calzos de llegada del último vuelo tripulado o posicional previo al descanso (entendiéndose también como posicional el traslado marítimo o por carretera según establece el convenio).

Cuando se programen servicios de oficina o instrucción que precedan o sigan a un servicio de vuelo tripulado o posicional, sin que medie un descanso, se sumará todo este tiempo como actividad computable a efectos de descanso.

Desde el final de la actividad computable, no se iniciará un nuevo servicio de vuelo (nueva firma) hasta que no haya transcurrido a partir de la hora de llegada de calzos o llegada de posicionamiento, un período de tiempo mínimo igual a la actividad computable precedente o 10:30 horas, la mayor de ambas.

Si el último trabajo es un vuelo tripulado, y se llega a un aeropuerto en el que no se dispone de asistencia para hacer entrega del avión, con objeto de finalizar las tareas de limpieza y cerrado de la aeronave, no se asignará la firma del siguiente servicio de vuelo sin que medie a partir de la hora de llegada de calzos, un período mínimo de la actividad computable precedente más 30 minutos, u 11 horas, la mayor de ambas.

En cualquier momento, el comandante podrá voluntariamente decidir que se aplique a la tripulación a su cargo, una reducción en el período de descanso conforme a la Circular Operativa 16-B de la DGAC.

2. En servicios de oficina e instrucción aislados, la actividad computable será la suma continua de los tiempos de instrucción, tiempo de oficina y tiempos de presencia. Desde el final de la actividad computable, no se asignará otro servicio de vuelo (nueva firma) hasta que no haya transcurrido un período igual a la actividad computable precedente, o 10:30 horas, la mayor de ambas.

3. Simuladores. El servicio de simulador se programará teniendo en consideración el descanso con respecto a la actividad aérea previa y actividad aérea posterior.

Si el simulador transcurre en su totalidad dentro de un mismo día natural, no podrá programarse ningún servicio de vuelo para el mismo día excepto posicionales de ida/vuelta a base.

Cuando el simulador se realice en un período horario que afecte a dos días naturales, no se programará ningún servicio de vuelo en el día natural que más tiempo ocupe la sesión de simulador, excepto posicionales de ida/vuelta a base.

Se podrán realizar excepciones y programar servicios que no cumplan con los requisitos de los apartados 1, 2 y 3 previo pacto con la Sección Sindical, debiendo ser reflejados en la programación para conocimiento de todos los tripulantes.

Artículo 14.8 *Posicionamiento.*

Desplazamiento de un piloto desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la empresa, y por cuenta de ésta. Cuando preceda a una actividad aérea se computará como parte de la misma, excepto los traslados ciudad-aeropuerto.

Los posicionales, a partir del sexto mensual inclusive, se contabilizarán, de forma que, el 50% del tiempo realizado, será considerado tiempo baremo y sumado a las horas baremo con el mismo tratamiento que éstas en la remuneración.

Los posicionamientos se prorratearán en los meses de vacaciones.

Los posicionales serán calculados por la empresa, en base a los servicios programados, tomándose como realizados cuando el piloto se presente al servicio posterior programado este cálculo se realizará aunque el piloto no utilizase los medios asignados por la empresa.

En los trayectos aéreos se tomará el tiempo comercial programado tanto si han sido realizados en vuelos de la propia Compañía, como en otras compañías aéreas. Los tiempos de transporte terrestre o marítimo

serán realistas, y los trayectos más comunes pactados y tabulados con la representación de los pilotos, publicados y repasados semestralmente.

Artículo 14.9 *Imaginaria.*

Piloto a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad que se le asigne. El piloto tendrá la obligación de presentarse al vuelo en un máximo de 60 minutos. El servicio de imaginaria finalizará en el momento de la firma del vuelo asignado.

El inicio y finalización de la imaginaria se programará respetando el descanso establecido en el artículo 14.7.

Durante una imaginaria sólo se podrán asignar servicios de vuelo, incluyendo posicionales.

Si la Compañía dispusiera de locales en aeropuertos o contratase hoteles en la inmediata cercanía de éstos, para realizar estos servicios de imaginaria, el piloto tendrá la obligación de presentarse al vuelo en un máximo de 30 minutos, respetando la Compañía, en todo caso, la adecuación del lugar de descanso según la normativa vigente en el Convenio Actual. No se podrán programar dos imaginarias seguidas.

Este servicio se programará por rotación de los tripulantes de una misma flota, base y especialidad, y la Compañía procurará el reparto equitativo de las imaginarias a realizar. Salvo pacto con la Sección sindical no se programarán imaginarias fuera de base en cuyo caso su realización devengará coeficiente dieta 2.00.

Artículo 14.10 *Incidencias.*

Piloto que no tendrá asignados servicios programados. Excepto los días señalados como libres, se le podrá nombrar para la actividad que se considere oportuna, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán asignar servicios de imaginaria. Este servicio se programará por rotación de los tripulantes de una misma flota, base y especialidad y la Compañía procurará el reparto equitativo de las incidencias a realizar. No se podrán programar al piloto, más de 5 días de incidencias al mes. Dichos días se programarán agrupados.

Los pilotos en situación de incidencias, deberán chequearse el día anterior, y adoptarán el siguiente procedimiento:

1. Si se les asigna servicio de posición o vuelo, se presentarán a la hora comunicada, para su cumplimiento teniendo en cuenta el descanso mínimo antes de iniciar la actividad.
2. Si se les asigna servicio de imaginaria, dicha imaginaria comenzará a las 00:00 horas locales y acabará a las 24:00 horas.
3. Si no se les asigna servicio, estarán localizables, a partir de las 08:00 horas, para comunicarles cualquier posible servicio o imaginaria. La presentación para dicho servicio o comienzo de imaginaria tendrá, al menos, seis horas de preaviso.
4. Se considerará finalizado el día de incidencia a las 22 horas.
5. En el caso de programar en el período de incidencias imaginarias el inicio y finalización de la imaginaria se programará respetando el descanso establecido en el artículo 14.7.

La Compañía procurará el reparto equitativo de las incidencias a realizar. Salvo pacto con la Sección Sindical, no programarán incidencias fuera de base en cuyo caso su realización devengará coeficiente dieta 2.00.

Artículo 14.11 *Día franco de servicio.*

Aquel en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un piloto puede ser requerido para realizar la actividad que se considere oportuna.

Esta actividad deberá serle asignada y notificada en el chequeo del día anterior y el piloto tendrá obligación de chequearse.

Si no le ha sido nombrado servicio antes de las 22:00 horas, el piloto quedará relevado de cualquier otra obligación para ese día.

No obstante lo anterior, el piloto con franco programado, tendrá un preaviso de 10 horas y media respecto a la presentación a firmas de un servicio.

No se programarán francos de servicio fuera de base.

Artículo 14.12 *Límite de serie de servicios.*

La programación de las series de servicios de trabajo (vuelo, imaginaria, instrucción, excepto cursos de habilitación de tipo) consecutivos tendrá una duración máxima de 5 días, incluidos posicionamientos, sin interrupción de día libre, salvo pacto con la sección sindical.

En el supuesto de que se programe 5 días consecutivos de servicios de trabajo, seguidos por un día libre aislado, la serie de servicios inmediatamente posterior no podrá superar los tres días consecutivos.

En servicios de vuelo, el máximo número de noches consecutivas fuera de base será de cuatro.

Artículo 14.13 *Límite diario en programación.*

Salvo pacto con la sección sindical, la programación inicial se realizará rebajando 45 minutos los límites de actividad aérea máxima establecidos en la circular 16B de la DGAC, con un número máximo de seis saltos tripulados. Salvo pacto con la sección sindical no se programará ningún servicio que supere las 13 horas diarias consecutivas de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia, ni siquiera mediante cambios en la programación original.

Sin embargo, en la ejecución, el tripulante vendrá obligado a cumplir la programación prevista, aún cuando ello suponga superar las 13 horas de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia, respetándose en todo caso los límites establecidos en la circular 16-B de la DGAC y las 12 horas de tiempo de trabajo efectivo.

Salvo pacto con la sección sindical no se asignarán dos servicios de vuelo en el mismo día natural aún habiendo mediado el descanso completo, excepto:

Vuelos charter,

Servicios asignados a tripulantes en imaginaria y

Líneas que ocupen dos días naturales, mediando descansos parciales en tierra, en la actividad previa y posterior al descanso completo disfrutado en día natural. En este supuesto, no se programarán más de dos líneas consecutivas o una línea aislada de estas características, debiendo mediar seis días desde la última línea así programada, hasta la siguiente línea programada de estas características. Ejemplo: domingo (21:00 MAD-LEI 22:30), lunes (05:00 LEI-MAD 06:30), lunes (21:00 MAD-LEI 22:30), martes (05:00 LEI-MAD 06:30). La próxima línea de estas características no será programada hasta el martes siguiente por la noche.

Artículo 14.14 *Facultades del comandante.*

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

Así mismo podrán aumentar los tiempos de actividad aérea por causas operativas o comerciales, y siempre que la autoridad aeronáutica lo permita expresamente y por escrito. Cuando esta autorización no sea genérica, mediante ley, disposición o circular, si no que se refiera a una operación particular prevista, y deba ser autorizada específicamente por la DGAC, la Compañía deberá obtener dicha autorización previa a la operación. Dicha autorización deberá ser comunicada al piloto mediante fax o copia de la autorización escrita de la DGAC.

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

La compañía se subrogará en la responsabilidad civil del comandante que se derive de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley, sin que pueda repetirse contra este por las cantidades satisfechas en concepto de indemnización.

Artículo 14.15 *Variación en el servicio.*

Salvo situaciones excepcionales, no se dará ningún aviso al piloto durante los períodos comprendidos entre las 22:00 y las 08:30 horas locales. Así mismo, tampoco podrá darse ningún aviso dentro de los períodos de descanso aplicables. En todo caso, la unidad que avise al piloto tendrá en cuenta el descanso del piloto y actuará con juicio para no interrumpir períodos de sueño previos a una actividad aérea.

En el caso de producirse alguna notificación o llamada durante el período de descanso mínimo, el tripulante podrá considerar su descanso interrumpido, comenzando a contar desde ese momento un nuevo período de descanso de al menos 10 horas y media antes de poder iniciar cualquier actividad.

CAPÍTULO XV

Reconocimiento y Garantías SindicalesArtículo 15.1 *Comité de Empresa.*

El comité de empresa es el órgano representativo de los trabajadores, de carácter único y unitario, elegido directamente por todos aquellos que presten su trabajo en la empresa.

Artículo 15.2 *Reconocimientos y garantías de los miembros del Comité de Pilotos.*

El interlocutor válido, a efectos del presente convenio, del colectivo de pilotos, es el Comité de Pilotos, y a ellos se hace referencia en el texto del presente convenio indistintamente al nombrarlos como representantes de los pilotos o comité de pilotos. Partiendo de lo dispuesto en el artículo anterior, la Compañía reconoce al Comité de Pilotos, como miembros del comité de empresa, con las facultades y derechos que se establecen en el presente capítulo.

Los miembros del comité de pilotos estarán limitados a un máximo de 5 personas, que representarán al conjunto de centros (bases) de pilotos.

Las personas que formen el comité de interpretación y aplicación, por parte de los pilotos, a que hace referencia el artículo 1-8, serán necesariamente miembros del comité de pilotos.

Se reconoce la existencia de la sección sindical del S.E.P.L.A. en Air Nostrum, L.A.M., S.A.

Artículo 15.3 *Organización del Comité de Pilotos.*

La organización y funcionamiento interno del comité de pilotos es responsabilidad exclusiva de los pilotos, quienes determinarán libremente la forma más auténtica y fluida de relación entre representantes y representados, garantizando a la empresa la existencia de interlocutores válidos que mantengan en todo momento el diálogo y el intercambio de información entre colectivo y empresa necesarios.

Artículo 15.4 *Crédito Horario.*

A efectos económicos: Los pilotos del comité devengarán cuatro dietas nacionales extra al mes.

Los pilotos del comité comunicarán al departamento de programación, antes del día 15 de cada mes, los días en los que realizarán su actividad representativa durante el mes siguiente. Cada día de actividad representativa supondrá el devengo de cinco horas baremo que se añadirán al cómputo mensual del piloto. En un mes natural no se devengarán más de 20 horas baremo por este motivo.

Dichas horas recibirán el mismo tratamiento que las horas baremo normales según el capítulo de retribuciones. Si el día de actividad representativa el piloto volase, se añadirán al total mensual 5 horas baremo o las horas baremo que hubiese volado realmente, lo que sea mayor.

Las dietas y horas definidas en el presente artículo no se consolidan y se mantendrán únicamente, por el período de tiempo y para el piloto, mientras ostente tal cargo de representación.

Artículo 15.5 *Competencias del Comité de Pilotos.*

Las competencias del comité de pilotos y de la sección Sindical serán las siguientes:

1. Las reconocidas en el artículo 64 del Estatuto de los Trabajadores, como miembros que son del comité de empresa de la compañía o representantes sindicales en la empresa, y dentro del ámbito de actuación del respectivo órgano de representación.
2. Las reconocidas en el presente convenio en cualquiera de sus partes.

Artículo 15.6 *Sigilo profesional.*

Los miembros del comité de pilotos observarán sigilo profesional en todo lo referente al artículo 15-5 del presente convenio, en cuantas materias reciban información privilegiada de la compañía, aún después de dejar de pertenecer al comité de pilotos y en especial en todas aquellas materias sobre las que la dirección señale expresamente el carácter reservado.

En todo caso, ningún tipo de documento entregado por la empresa al comité podrá ser utilizado fuera del estricto ámbito de la compañía y para distintos fines de los que motivaron su entrega.

La violación de cualquiera de las normas del presente artículo se considerará invariablemente falta muy grave del trabajador y se estará a lo establecido en el capítulo VIII del presente convenio en materia de sanciones.

CAPÍTULO XVI

Retribuciones y GastosArtículo 16.1 *Número de pagas y cantidades.*

Las cantidades a retribuir por los diversos conceptos de la nómina de un piloto vendrán reflejadas en el anexo A del presente convenio, sin perjuicio de otras compensaciones establecidas en el presente convenio. Todas las cantidades indicadas en el anexo A y en otros capítulos del convenio, se tomarán como euros brutos para el trabajador y sujetas a las retenciones especificadas por las leyes o normativas oficiales vigentes en el momento del devengo.

Las cantidades basadas en 14 pagas anuales se entenderán como devengadas mensualmente más dos pagas extra.

Las cantidades basadas en 12 pagas anuales se entenderán como devengadas mensualmente.

Las cantidades basadas en 11 pagas anuales se entenderán como devengadas mensualmente excepto el mes de vacaciones. En un mes con periodo vacacional inferior a 30 días se prorrateará en función de los días trabajados en el mes.

Las cantidades basadas en pagas variables se entenderán multiplicadas por el número de unidades variables efectivamente devengadas, y en el caso de horas se tomarán éstas con una precisión de dos decimales, sin perjuicio de lo establecido por límites de horas a sobrepasar en ciertas variables para que se tenga derecho a su devengo efectivo.

Todas las cantidades fijas se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes correspondiente. Todas las cantidades variables se devengarán en el mes correspondiente y serán satisfechas por la empresa en la nómina del mes siguiente.

Artículo 16.2 *Gastos asociados a títulos, licencias y calificaciones.*

Serán a cargo de la Compañía los gastos del mantenimiento de títulos, licencias y calificaciones en la flota asignada a cada piloto, así como la renovación de pasaportes y certificados médicos necesarios para sus licencias y calificaciones. Así mismo serán por cuenta de la Compañía los gastos médicos derivados de vacaciones y la documentación médica anexa a estas si son requeridas para realizar vuelos de la Compañía.

En ningún caso asumirá la compañía gastos derivados del mantenimiento de calificaciones de flotas no operadas por la misma, ni para más de una flota dentro de la misma, a menos que la compañía expresamente lo decida en este último caso, y siempre que la autoridad aeronáutica permita, por cualquier causa, la calificación para más de una flota.

Artículo 16.3 *Gastos asociados a exámenes médicos para la licencia.*

La compañía costeará el gasto del reconocimiento médico oficial para obtener o mantener la licencia de vuelo. Los pilotos podrán optar por examinarse en cualquier centro autorizado para ello, sin perjuicio de la necesidad de la Compañía de tener constancia de la superación de dichos exámenes en las fechas apropiadas.

Si la Compañía llegase a un acuerdo con entidades de seguro o sanitarias de forma que el gasto de los exámenes médicos, tanto para mantener la licencia como otro de cualquier tipo, se asumiese por estas entidades o se obtuviese una reducción de estos costes, los pilotos vendrán obligados a cumplir los trámites administrativos que la Compañía designe a estos efectos.

Los gastos de transporte (vuelos), para acudir a centros fuera de la base del piloto, serán a cuenta de la Compañía.

Si un centro determinado estimase que debe remitir al piloto, al centro tradicional del C.I.M.A. en Madrid, la Compañía se hará cargo de los gastos ocasionados en este caso.

Artículo 16.4 *Conceptos retributivos y compensatorios.*

Los pilotos estarán retribuidos o recibirán compensación exclusivamente por los siguientes conceptos:

1. Retribuciones:
 - 1.1 Retribuciones de cantidad fija:
 - 1.1.1 Salario Base.
 - 1.1.2 Plus Garantía de Horas.
 - 1.1.3 Plus de Nivel.
 - 1.1.4 Plus Ayuda de Jubilación.
 - 1.1.5 Plus Ayuda de Seguro de Pérdida de Licencia.
 - 1.1.6 Plus de Asistencia en Línea o «Line Check».
 - 1.1.7 Plus por razón de viaje.
 - 1.2 Retribuciones de cantidad fija dependientes de cargos.
 - 1.3 Retribuciones de cantidad variable:
 - 1.3.1 Plus Horas Baremo > 65 horas.
 - 1.3.2 Plus Horas Baremo > 80 horas.
 - 1.3.3 Plus de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia > 160 horas.
 - 1.3.4 Plus Horas Nocturnas.
 - 1.3.5 Paga de Beneficios.
 - 1.4 Retribuciones de cantidad variable dependientes de cargos.
2. Compensaciones:
 - 2.1 Dietas Nacionales.
 - 2.2 Dietas Internacionales.
 - 2.3 Plus de Transporte.

Los pilotos recibirán además compensación en los términos establecidos en el presente y en otros capítulos del convenio para casos especiales, como puedan ser los de movilidad geográfica.

Artículo 16.5 *Salario base.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y dará cobertura retributiva completa a la plena dedicación del piloto a la empresa durante el tiempo de su devengo.

Artículo 16.6 *Plus garantía de horas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel. Dicha cantidad viene referida y dará cobertura retributiva completa a las primeras 65 horas baremo.

Artículo 16.7 *Plus de nivel.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y dará cobertura a los diferentes niveles económicos de una especialidad.

Artículo 16.8 *Plus ayuda de jubilación.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel, es la contribución de la empresa a los planes de jubilación que puedan optar por disponer los pilotos.

Artículo 16.9 *Plus ayuda de seguro de pérdida de licencia.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija según la especialidad y nivel y se devengará en una paga anual, no obstante, si la empresa de acuerdo con la representación de los pilotos, contratase un seguro del tipo pérdida de licencia, vida o similar para sus Pilotos, dicha cantidad podrá utilizarse para el pago de las primas correspondientes, y estará a disposición de la empresa para estos fines y en los términos que se acuerde con la representación de los pilotos. El monto total de estas cantidades se utilizará colectivamente para negociar las primas de los seguros, no obstante cada piloto podrá optar a cobrarla en nómina bruta retirando su cantidad de dicho fondo colectivo, perdiendo el derecho a las ventajas de dichos seguros, y asumiendo todas las retenciones a que de lugar, si fueran diferentes, la legislación vigente.

El fondo para este seguro colectivo será gestionado de forma conjunta por la empresa y la representación de los pilotos.

Artículo 16.10 *Plus de transporte.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija y dará cobertura de compensación completa a los gastos de los pilotos por sus traslados entre aeropuerto y ciudad de su base.

Artículo 16.11 *Plus de asistencia en línea o «Line Check».*

Especificado en el anexo A, será una cantidad fija y dará cobertura retributiva completa a cualquier trabajo de preparación, revisión, inspección o mantenimiento técnico en el suelo, de aeronaves.

Artículo 16.12 *Plus de cargos.*

Al desempeñarse un determinado cargo, en su caso, que conlleve gratificación específica a tal efecto, y siendo la asignación de cargos facultad exclusiva de la empresa, al cesar en dicho cargo, cesará igualmente su derecho al devengo de tal complemento.

Si un piloto desempeñase varios cargos, solamente será retribuido por el mayor de ellos excepto el cargo de comandante que será retribuido adicionalmente a cualquier otro que pueda tener el piloto nombrado comandante.

Siendo el caso que los cargos pueden cambiar por razones técnicas, de organización, producción u otras, con un periodo más o menos largo, se pacta expresamente que el cese del disfrute del cargo, y su devengo, no tendrá la consideración de movilidad funcional o modificación sustancial de las condiciones de trabajo.

Artículo 16.13 *Plus de horas baremo > 65 horas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad variable según la especialidad y nivel y se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice un piloto por encima de las primeras 65 horas y hasta las 80 horas. Las horas realizadas en simulador se sumarán a las horas baremo, y con el mismo tratamiento que éstas, para los alumnos, pero no así para los instructores excepto cuando ellos mismos sean alumnos de otro instructor. No sumarán a baremo las horas realizadas por los alumnos durante el primer curso de calificación de tipo inicial impartido por la compañía.

Artículo 16.14 *Plus de horas baremo > 80 horas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad variable según la especialidad y nivel y se devengará multiplicada por el número de horas baremo mensual que realice un piloto por encima de las primeras 80 horas.

Artículo 16.15 *Plus de tiempo de trabajo efectivo más tiempo de presencia > 160 horas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad variable según la especialidad y nivel, que remunera la realización de trabajo efectivo y de presencia, más allá de las 160 horas mensuales. Se devengará multiplicada por el número de horas que superen las 160 mensuales, computando conjunta e indistintamente tiempo de trabajo efectivo y de presencia.

A efectos de determinar el cómputo total de tiempo de trabajo efectivo y de presencia, se pacta el siguiente sistema de cómputo baremado:

a) Al final de cada mes, se analizará el servicio efectivamente realizado por cada tripulante diariamente.

b) Para cada servicio diario realizado se computará el tiempo acumulado desde la hora de firma real (45 minutos antes de la hora de calzos de salida del primer vuelo realizado, sea tripulado o posicional); hasta la hora estimada de llegada del último vuelo previo a un descanso (total o parcial), computando el tiempo comercial programado.

c) Si el último vuelo realizado por el tripulante previo al descanso es posicional, se añadirán 15 minutos al cómputo total del apartado b). Estos 15 minutos sirven de baremo, y por lo tanto se computará el tiempo comercial programado de los saltos realizados en vez del tiempo realmente invertido por el tripulante.

d) Si el último vuelo realizado por el tripulante previo al descanso es tripulado por el mismo, se añadirán 30 minutos (fin de vuelo) y 15 minutos al cómputo total del apartado b), (total 45 minutos). Estos 15 minutos sirven de baremo, y por lo tanto se computará el tiempo comercial programado de los saltos realizados en vez del tiempo realmente invertido por el tripulante.

e) Los tiempos de instrucción, oficina, imaginarias e incidencias, se computarán por el tiempo establecido en el artículo 14.1, sin baremar.

Ejemplo: Supongamos que un tripulante tenía programado a principio de mes un servicio un día concreto en el que realizaba VLC-MAD-VLC-PMI-VLC, como sigue:

ETD	Origen	Destino	ETA
14:00	VLC	MAD	15:00
16:00	MAD	VLC	17:00
19:30	VLC	PMI	20:30
21:00	PMI	VLC	22:00

Supongamos que se cancelan los vuelos VLC-MAD-VLC, y se le comunica al tripulante para que se presente sólo al vuelo VLC-PMI-VLC. Supongamos también que se retrasa la llegada a Valencia 7 minutos, quedando la ejecución real como sigue:

ATD	Origen	Destino	ATA
19:30	VLC	PMI	20:30
21:00	PMI	VLC	22:07

A efectos del cómputo del tiempo, partimos del análisis que hacemos a final de mes sobre la línea realmente efectuada. Por lo tanto contabilizaríamos desde la hora de firma real que hizo el tripulante (18:45) hasta el último vuelo previo al descanso, conforme al tiempo comercial programado (22:00). Dado que el último vuelo era tripulado, se añadirán 30 minutos por fin de vuelo y 15 minutos como baremo, con lo cual el tiempo total computable será: de 18:45 a 22:00 + 0:30 + 0:15 = 4:00 horas. El usar los 15 minutos de baremo hace que sea irrelevante la hora real de llegada del último vuelo (22:07 horas), ya que el cómputo se hace sobre el tiempo comercial programado tal como se ha descrito en el ejemplo.

Artículo 16.16 *Plus de horas nocturnas.*

Especificado en el anexo A, será una cantidad variable según la especialidad y nivel y se devengará multiplicada por el número de horas de trabajo efectivo en periodo nocturno mensual que realice un piloto. Se entenderá periodo nocturno el comprendido entre las 21:00 horas y las 07:00 horas locales inclusive, de donde se inicia la actividad.

Artículo 16.17 *Plus de razón de viaje.*

Es aquella cantidad fija que remunera la especial incomodidad que supone la permanencia fuera de la base del piloto para la realización de la actividad profesional para la que ha sido contratado.

Se devengará al precio establecido en tablas, según especialidad, por once meses, aunque su abono se prorrateará en las doce mensualidades, exceptuando las pagas extraordinarias.

Artículo 16.18 *Paga de Beneficios.*

La paga de beneficios tendrá la cuantía que se establece en el siguiente cuadro, dependiendo de los beneficios netos (después de impuestos), obtenidos según resultados contables anuales auditados de la Compañía, de la anualidad de referencia:

1. Si hay pérdidas o los beneficios son inferiores a 6 millones de euros, no se generará paga de beneficios.
2. Si los beneficios son iguales o superiores a 6 millones e inferiores a 9 millones €, la paga será de 540 €.
3. Si los beneficios son iguales o superiores a 9 millones € e inferiores a 12 millones €, la paga será de 1.080 €.
4. Si los beneficios son superiores a 12 millones €, la paga será de 1.350 €.

Esta paga se abonará en un pago único, en la nómina del mes de agosto del año siguiente al de referencia, siendo el primer año de referencia el año 2003, luego no se abonará paga de beneficios hasta agosto del 2004 sobre los resultados del 2003. Será requisito imprescindible para devengar el derecho a esta paga haber permanecido durante más de 6 meses del

año de referencia en la empresa y constar de alta en la misma el 31 de diciembre de dicho año.

Artículo 16.19 *Dietas.*

Dieta es la cantidad que se devenga, por el piloto, para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la empresa o permanencia fuera de su base, distinta del alojamiento y transporte.

Especificadas en el anexo A, será una cantidad variable y se devengará multiplicada por el número de días a que tenga derecho un piloto según el presente artículo.

Podrán ser nacionales o internacionales. Son nacionales las dietas devengadas íntegramente en territorio nacional. Son internacionales cuando la permanencia fuera de base sea en territorio extranjero o cuando cualquiera de los aterrizajes o despegues producidos en el día se realicen en territorio extranjero. El mero hecho de sobrevolar territorio extranjero sin aterrizar o despegar en él, no convertirá la dieta en internacional.

A efectos del presente artículo, se entenderá por vuelo (con despegue efectivo y subsiguiente aterrizaje) el realizado formando parte de la tripulación de la aeronave, y posición el traslado sin formar parte de la tripulación de dicha aeronave o medio de transporte.

Se devengará una dieta normal según las siguientes reglas:

Caso 1. Los días de vuelo: Se devengará una dieta. En ningún caso un servicio de vuelo que comienza y acaba en base y no comprende pernoctas fuera de base dará derecho al devengo de más de una dieta, aunque exista cambio de fecha natural durante la realización del mismo.

Caso 2. Los días de permanencia íntegra fuera de base.

Se devengará una dieta.

Caso 3. Los días de salida de base en posición.

Se devengará una dieta si a continuación existe pernocta fuera de base.

Caso 4. Los días de regreso a base en posición.

Se devengará una dieta si son posteriores a una pernocta fuera de base.

Caso 5. Los días de reconocimiento médico oficial.

Se devengará dieta si no existe un establecimiento autorizado para realizar el reconocimiento en la ciudad donde tenga base el piloto.

Caso 6. Cuando por motivos excepcionales provocados por la operativa, un piloto se encontrara después de una serie de servicio de cinco días, el 6.º día fuera de su base devengará doble dieta desde el 6.º día inclusive.

Se pacta expresamente que este sistema de dietas libera a la empresa de hacerse cargo de los costes de cualquier tipo de comida excepto las conceptuadas en el artículo 11.2 a bordo, siendo elección y responsabilidad del tripulante, sin coste para la empresa y a cargo del piloto, el lugar donde deseen alimentarse, sin más limitaciones que las establecidas en el presente convenio referente a respeto a horarios de vuelos y a separación de comidas por seguridad.

En un periodo de 1 día natural no se podrá devengar más de una dieta, sin perjuicio de lo establecido en el capítulo de movilidad geográfica.

A estos efectos, los desplazamientos fuera de base por cursos teóricos y cursos en simulador, de duración superior a 7 días, tendrán la consideración de destacamento, percibiéndose doble dieta (coeficiente 2.00) excepto para los alumnos que realicen, a su entrada en la empresa, el primer curso de calificación de tipo, y en este último caso se devengará exclusivamente la dieta normal por día.

Artículo 16.21 *Vacaciones.*

Durante las vacaciones el tripulante percibirá las cantidades establecidas por salario base, plus garantía horas, plus de nivel, plus de jubilación, plus de asistencia en línea, plus por razón de viaje y pluses de cargos.

En caso de periodo vacacional inferior a un mes los conceptos variables se prorratearán por el tiempo real de duración de los días programados sin periodo vacacional, entendiéndose por tal que los límites de horas serán rebajados en la proporción adecuada, así como los posicionamientos.

Artículo 16.22 *Pagas Extraordinarias.*

La empresa abonará dos pagas extraordinarias al año, devengándose semestralmente, una en la nómina de Junio y otra en la nómina de Diciembre. El importe de estas pagas será la suma de los conceptos fijos establecidos por salario base, plus garantía de horas, plus de nivel y plus de cargo si el piloto lo tuviera.

CLÁUSULAS TRANSITORIAS

Anexo A: Tablas Salariales Año 2003

Artículo A-1. *Tabla Salarial de Retribuciones Fijas.*

1. Dependientes de Especialidad y Nivel:

1.1 Primeros Pilotos.

Concepto	Período	Pagas anuales	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6
Salario Base	Mensual.	14	1.719,48	1.719,48	1.719,48	1.719,48	1.719,48	1.719,48	1.719,48
Garantía Horas	Mensual.	14	1.586,99	1.502,42	1.422,36	1.347,06	1.276,07	1.209,32	1.146,32
Plus de Nivel	Mensual.	14	895,52	837,87	783,92	730,00	676,07	640,12	340,00
Plus Ayuda de Jubilación	Mensual.	12	97,82	97,82	97,82	97,82	97,82	97,82	97,82
Line Check	Mensual.	12	208,64	208,64	208,64	208,64	208,64	208,64	208,64
Seguro Ayuda Pérdida de Licencia	Anual.	1	781,59	781,59	781,59	781,59	781,59	781,59	781,59
Plus por razón de viaje	Mensual.	11	500,00	500,00	500,00	500,00	500,00	500,00	500,00

1.2 Segundos Pilotos.

Concepto	Período	Pagas anuales	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7	Nivel 8
Salario Base	Mensual.	14	1.072,22	1.072,22	1.072,22	1.072,22	1.072,22	1.072,22	832,76	535,02
Garantía Horas	Mensual.	14	822,94	777,02	733,78	693,27	655,04	619,25	316,02	158,01
Plus de Nivel	Mensual.	14	264,06	240,05	216,05	192,04	176,04	160,04	80,02	40,01
Plus Ayuda de Jubilación	Mensual.	12	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69
Line Check	Mensual.	12	208,64	208,64	208,64	208,64	208,64	208,64	208,64	208,64
Seguro Ayuda Pérdida de Licencia	Anual.	1	400,08	400,08	400,08	400,08	400,08	400,08	400,08	0,00
Plus por razón de viaje	Mensual.	11	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00	250,00

2. Compensaciones.

Concepto	Período	Pagas anuales	Cantidad
Comandancia	Mensual.	14	1.157,80
Otros cargos	Mensual.	14	Acordada.

3. Dependientes de cargos.

Concepto	Período	Pagas anuales	Cantidad
Transporte	Mensual.	11	125,18

Artículo A-2 *Tabla Salarial de Retribuciones Variables.*

1. Dependientes de Especialidad y Nivel:

1.1 Primeros Pilotos.

Concepto	Período	Pagas anuales	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6
Tiempo Baremo > 65 Horas	Hora Baremo.	Variable.	65,80	63,89	62,03	60,23	58,47	56,77	55,11
Tiempo Baremo > 80 Horas	Hora Baremo.	Variable.	72,17	70,08	68,04	66,06	64,14	62,26	60,44
TE+TP. > 160 Horas	Hora.	Variable.	26,32	25,55	24,81	24,09	23,39	22,71	22,04
Horas Nocturnas	Hora.	Variable.	3,82	3,67	3,53	3,37	3,23	3,11	2,98

1.2 Segundos Pilotos.

Concepto	Período	Pagas anuales	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7	Nivel 8
Tiempo Baremo > 65 Horas	Hora Baremo.	Variable.	27,64	26,84	26,05	25,30	24,55	23,85	14,76	8,93
Tiempo Baremo > 80 Horas	Hora Baremo.	Variable.	29,63	28,75	27,92	27,10	26,31	25,55	15,82	9,57
TE+TP. > 160 Horas	Hora.	Variable.	20,18	19,59	19,02	18,47	17,92	17,41	10,78	6,52
Horas Nocturnas	Hora.	Variable.	2,62	2,52	2,41	2,30	2,20	2,12	2,04	2,04

2. Compensaciones.

Concepto	Período	Pagas anuales	Cantidad
Dieta nacional	Día.	Variable.	52,01
Dieta internacional	Día.	Variable.	80,02

Anexo B: Tiempos BaremoArtículo B-1 *Principios Generales.*

La Compañía y el Comité de Pilotos acuerdan que, las fórmulas y listados pactados en el presente anexo, se basan en los principios de claridad, simplicidad, efectividad y buena fe, con objeto de incentivar la productividad de la compañía y el tripulante, salvaguardando a su vez los intereses económicos de ambos.

Como base de partida para el desarrollo de las fórmulas, se han tomado todos los vuelos realizados por las diferentes flotas de la compañía, hasta el día 23 de Septiembre de 1,998, eliminando aquellos realizados por otros operadores, y vuelos cuyo origen y destino sean iguales debidos a entrenamiento, pruebas y otras causas, así como aquellas rutas realizadas menos de cinco veces. Del total de vuelos resultantes, se han eliminado aquellos que caen en el 5% superior e inferior de tiempos en una ruta específica, para eliminar las variaciones extraordinarias. Sobre el 90% restantes, 83,823 vuelos en unas rutas específicas, se ha calculado el promedio del tiempo bloque. Este promedio se ha visto incrementado en un 25%, para hallar el tiempo objetivo a asignar a una ruta a efectos de los cálculos pertinentes.

Se asume la distancia del Plan de Vuelo Computerizado, confeccionado por la compañía, como documento base para establecer la distancia de una ruta.

Artículo B-2 *Tiempo Perfil.*

El tiempo perfil se define como la resultante de aplicar la siguiente fórmula a una ruta:

$$P = (D / V) + C$$

donde:

P es igual al tiempo perfil expresado en minutos redondeados al entero más próximo.

D es igual a la distancia de la ruta expresada en millas náuticas redondeadas al entero más próximo, que deberá ser igual a la que aparece en el listado a que hace referencia el artículo B-7, y a la del Plan de Vuelo Computerizado. En caso de discrepancia, prevalecerá la del listado.

V es igual a la velocidad de referencia expresada en millas náuticas por minuto, con dos decimales.

C es igual a una constante de referencia expresada en minutos enteros.

En la aplicación de este capítulo, 0.5 se redondea por exceso.

Los principios aplicados en el presente anexo para el cálculo del Tiempo Perfil son válidos para todas las flotas de aeronaves, excepto en las velocidades y constantes de referencia, que son específicas de cada flota, y que se pactarán expresamente para cada flota individual añadida en el futuro, sin más condicionante que ese mismo pacto.

El Tiempo Perfil de una ruta tiene los efectos que se detallan en el presente anexo, y no tendrán por qué tener efecto ni relación, en ningún caso, a otros tiempos de referencia como puedan ser los Tiempos de Programación Comercial, de Programación de Tripulaciones, Operativos, de Plan de Vuelo, Bloque Reales, etc.

Artículo B-3 *Velocidades y Constantes de Referencia.*

Se pactan expresamente estas velocidades y constantes de referencia para las siguientes flotas:

Flota	Velocidad (MN por Min.)	Equivalencia (Nudos)	Constante (Minutos)
CL-600-2B19	6.00	360	40
ATR-72-201	4.00	240	30
ATR-72-211	4.00	240	30
F27-Mk050	4.00	240	30
F27-Mk0502	4.00	240	30

Artículo B-4 *Tiempo Real.*

El Tiempo Real se define como el tiempo bloque transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el sitio de estacionamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento o hasta que ha parado todos sus motores principales. Es equivalente al tiempo entre calzós.

Artículo B-5 *Tiempo Baremo.*

El Tiempo Baremo será aplicable solo cuando la aeronave abandone el suelo (siendo cero en otro caso), y será el resultado de uno de estos supuestos, considerando los aeropuertos programados en el plan de vuelo:

Caso 1. El aeropuerto de origen y de destino son los programados y diferentes entre sí.

El tiempo baremo será igual al tiempo perfil.

Caso 2. El aeropuerto de destino no es el programado.

El tiempo baremo será el mayor del tiempo perfil o el tiempo real, de la ruta efectivamente realizada.

Caso 3. El aeropuerto de origen y el de destino es el mismo.

El tiempo baremo será el tiempo real.

El Tiempo Baremo Mensual es la suma de los Tiempos Baremo realizados por el piloto en un mes natural. A efectos de devengos se le deberán restar las horas especificadas en la Garantía de Horas, según se establece en el capítulo de retribuciones. Vendrá expresado en horas redondeándose a dos decimales.

Artículo B-6 *Distancia de Ruta.*

La Distancia de Ruta se calculará según la cartografía vigente en el momento del cálculo, ya sea en soporte papel o informático, y se fijará como distancia para esa ruta. Si en el futuro esta distancia, por variación de las aerovías, aplicación de rutas RNAV o similares, sufriese una variación significativa, se modificará, sin que esta modificación pueda aplicarse retroactivamente a los meses ya devengados en nómina. Dicha modificación se realizará de acuerdo al artículo B-7. En caso de que se considere necesario, la empresa podrá aplicar dos distancias a la misma ruta, para distinguir entre flotas que pueden acceder a las aerovías de alta cota, de aquellas que están limitadas a aerovías de baja cota.

Para el cálculo de la Distancia de Ruta se utilizarán los siguientes principios:

General: El cálculo se basará en la utilización de rutas realistas completas y prácticas, asumiendo el principio de una navegación sin solicitar acortamientos de la ruta al control de tráfico aéreo, y sin esperas por densidad de tráfico aéreo. En el cálculo de la ruta se asumirá que todas las radio ayudas se encuentran operativas. Todas las maniobras utilizadas deberán poder realizarse por la flota en cuestión teniendo en cuenta las maniobras normales cuando se lleva la totalidad de la capacidad de pasaje.

Despegue: Se utilizará la pista preferente de despegue del aeropuerto, cuando así venga indicada en la cartografía, si esta no viniese indicada, se asumirá la pista más utilizada en la práctica.

Salida: Se utilizará la Salida Instrumental Estándar («SID») correspondiente a dicha pista, si no existiese, se utilizará la distancia de interceptación a la radioayuda donde se inicie el primer tramo de la ruta a utilizar o equivalente usado en el tráfico aéreo.

Crucero: Se utilizará la distancia por aerovía o ruta RNAV desde el final de la Salida Instrumental hasta el inicio de la Llegada. En caso de no existir una continuidad en todos los tramos de las aerovías se utilizará la distancia más corta de interceptación entre las dos radioayudas que definen la discontinuidad en cuestión, tramos directos según la práctica o equivalente usado en el tráfico aéreo.

Llegada: Se utilizará la Llegada Instrumental Estándar («STAR»), si no existiese, se utilizará la distancia de interceptación a la aproximación que más se utilice en la práctica.

Aproximación: Se utilizará la distancia de aproximación desde el punto inicial («IAF») hasta la cabecera de la pista. Si hubiese varios tipos de aproximación se tomará normalmente el más utilizado por el tráfico aéreo, y en caso de duda se tomará el ILS categoría I a la pista en cuestión o equivalente, siendo preferente la utilización de aproximaciones de precisión a las de no precisión.

Aterrizaje: Se utilizará la pista preferente de aterrizaje del aeropuerto, cuando así venga indicada en la cartografía, si esta no viniese indicada, se asumirá la pista más utilizada en la práctica.

Artículo B-7 *Lista de Distancias y Tiempos Perfil.*

En documento (y archivo informático) aparte se mantendrá una relación de las rutas, especificando la flota, el origen, destino y distancias para baja y alta cota, resultantes de la aplicación del presente anexo.

Dicho documento (y archivo) se revisará y actualizará al menos cuatro veces al año, añadiendo las nuevas rutas que realice la compañía, o realizando las modificaciones necesarias. Cualquier modificación se realizará por pacto expreso y escrito, entre un representante de la Compañía y un miembro del Comité de Pilotos.

Si entre dichas actualizaciones, se realizara una ruta que no esta contemplada en dicho documento, se tomará como distancia la que aparezca en el Plan de Vuelo Computerizado, a efectos de no retrasar el cálculo de nóminas. En este caso, la actualización posterior, en el citado documento, no se aplicará retroactivamente al vuelo realizado anteriormente.

El documento citado se publicará, mediante circular al colectivo de pilotos, al menos una vez al año.

La compañía modificará el Parte de Vuelo, a efectos de que aparezcan tres nuevas columnas a rellenar:

Una columna para el tiempo real de calzos.

Una columna para la distancia del Plan de Vuelo computerizado.

Una columna para tiempo perfil calculado según la aplicación del presente anexo.

El párrafo anterior, se entenderá una vez agotadas las existencias ya editadas del parte de Vuelo actual.

Anexo C: Política de billetes gratuitos y con descuento para personal de la compañía

A continuación se describe la política de Air Nostrum respecto a billetes para empleados de la compañía en vuelos vacacionales para la red de Air Nostrum.

1.1 Tipos de billetes según descuento y reserva.

La concesión de billetes para uso vacacional se realizará conforme a la siguiente tabla:

Tipo de billete	Descuento sobre tarifa plena	Reserva de plaza
ID00R1	100 %	Sí
ID00R2	100 %	No
ID90R2	90 %	No
ID50R1	50 %	Sí

El descuento no es acumulable a otros (residente balear, infant, joven, senior, etc.) a excepción del descuento «child» (niños entre 2 y 11 años incluidos) en el que se aplicará el descuento sobre la tarifa que pudiera corresponderles.

Los descuentos se aplicarán sobre la tarifa pública completa en «clase económica».

Nota: En períodos de embargo los tkts ID00R1 pasarán a ID00R2 y se descontarán del cupo anual de ID00R1.

1.2 Beneficiarios para vuelos en Air Nostrum.

Personal de la Compañía soltero:

- Los padres.
- 3 Personas de libre designación como beneficiarios de la tarjeta de la Compañía.

Personal de la Compañía casado. Puede elegir una de las siguientes opciones:

Opción 1:

- El cónyuge e hijos menores de 21 años aunque fueran de cónyuge anterior.
- Los padres.

Opción 2: Beneficiarios de personal soltero.

Fechas límite para designación de beneficiarios.

El 15 de Enero de cada año se actualizará la base de datos de los beneficiarios de cada empleado.

Para ello todo el personal notificará antes de dicha fecha los cambios oportunos, si los hubiera. Si a la citada fecha no hubiera cambios, se entenderá que se mantienen los del año precedente. Sólo se admitirán modificaciones de beneficiarios a lo largo del año en los casos de cambio de las circunstancias familiares.

Aquellas personas que en el momento de la edición del presente documento no hayan entregado los datos de sus beneficiarios, no podrán solicitar ni obtener billetes con descuento para otra persona que no sean ellos mismos.

1.3 Número de billetes por empleado.

Billetes ID00R1 (100% de descuento, con derecho a reserva de plaza):

Air Nostrum facilitará a cada empleado un total de 8 trayectos anuales (4 vuelos de ida y vuelta u 8 vuelos de ida) en billetes ID00R1. Estos billetes los podrá usar el propio empleado o sus beneficiarios.

Los años se contabilizan como años naturales (del 1 de Enero al 31 de Diciembre).

Los billetes no serán acumulables de un año para otro.

Las tasas aeroportuarias de AENA serán de cuenta del empleado o beneficiario. Su importe se pagará en efectivo, no admitiéndose ningún otro medio de pago.

Por circunstancias excepcionales de demanda es posible que se solicite al empleado o beneficiario un cambio sobre el vuelo en el que tiene aprobada la reserva.

Billetes ID90R2 (90% de descuento, sin reserva) e ID50R1 (50% de descuento, con reserva):

Todos los empleados y sus beneficiarios pueden utilizar los billetes ID90R2 e ID50R1 sin limitación en el número de vuelos, siguiendo en todo caso los procedimientos de solicitud de billetes free.

1.4 Restricciones de utilización.

Caducidad de los billetes:

Los billetes autorizados por el Dpto. Interline caducan en el sistema a los 30 días desde la fecha de autorización.

Los billetes emitidos por el Aeropuerto caducan a los 3 meses desde su emisión. Una vez, transcurrido este tiempo los billetes estarán cancelados y no podrán ser compensados con otro.

Reembolso de billetes:

Los reembolsos están permitidos durante la validez del billete (3 meses) y hasta los 30 días posteriores a su fecha de caducidad.

Cambios permitidos:

Solo se permite cambios en las fechas del vuelo y en el número de vuelo, siempre que la solicitud sea en la misma ruta.

1.5 Comportamiento del empleado.

Norma general: En nuestra compañía lo más importante es el pasajero. El pasajero tiene prioridad absoluta en todo, sin ningún tipo de excepciones. Los empleados que vuelan en nuestra compañía, por lo tanto, están subordinados a la satisfacción de nuestros clientes. Ponerse en el lugar del cliente, de nuestros pasajeros, nos dará pistas sobre si nuestro comportamiento es adecuado o no.

En el Aeropuerto:

El comportamiento en los aeropuertos debe ser formal, correcto y reservado. Esto es especialmente importante en los casos en los que se conceden billetes sin reserva; en dichos casos nunca hay que hacer perder el tiempo insistiendo; sencillamente se espera a que haya plaza y si no lo hay se espera a la próxima conexión, procurando no molestar tampoco a los compañeros de Handling.

Asignación de asientos: Siempre se concederá al personal que viaje con billetes de descuento las últimas filas de nuestro avión, subordinado a que algún pasajero solicite alguno de eso asientos.

Prioridad en el embarque de empleados y beneficiarios con billetes ID90R2 (90% de descuento sin reserva): Las plazas libres se irán asignando, en función de la hora de llegada.

A bordo:

Todo personal de la compañía queda obligado a identificarse a la tripulación de cabina.

El catering de cada vuelo se calcula sobre el número de pasajeros de pago; por lo tanto no se contabiliza a los billetes de empleados. En

el caso de billetes sin reserva éstos no aparecen ni siquiera en la previsión de pasajeros totales.

Por lo tanto, para poder atender adecuadamente a nuestros pasajeros de pago y, en lo posible en cada situación a nuestros empleados y beneficiarios, se recomienda abstenerse de solicitar o aceptar el servicio a bordo.

1.6 Procedimiento de solicitud de billetes:

El peticionario firmará una solicitud en formato aprobado (disponible en V:/General - Interno) haciendo constar siempre el teléfono de contacto de la persona que va a volar, dirigida al Dpto. Interline, independientemente del tipo de descuento solicitado, (ID00R1, ID00R2, ID90R2, ID50R1) cuyo fax es: 96 196 02 86.

Los billetes se deben solicitar con un máximo de 15 días de antelación y un mínimo de 48 horas hábiles, no computan fines de semana ni festivos.

El pasajero recogerá y pagará el billete en la oficina de coordinación YW del aeropuerto de salida. El pago de tasas y, en su caso, importe de los billetes 90R2 deberá realizarse en efectivo.

En los aeropuertos donde no exista oficina de coordinación de Air Nostrum, estos billetes serán emitidos por la oficina de Ventas de Iberia.

Toda la información relacionada con vuelos, horarios y precios se deberá solicitar en el siguiente teléfono de información de Iberia: 902-400-500.

El Dpto. Interline no dará información sobre vuelos, ni horarios.

En el formato de solicitud de billetes de descuento existe un campo a rellenar «E-mail de contacto». Si se rellena este campo, se recibirá un mensaje de correo electrónico con el número de autorización del billete. En caso de no ser cumplimentado, el empleado o beneficiario deberá llamar al aeropuerto si quiere disponer del número de autorización.

Las reservas ID00R1 y ID50R1 quedan limitadas a un número máximo por vuelo, a establecer por Control de Espacio. Las solicitudes serán atendidas en función del descuento y la antigüedad de la reserva. Así pues, cuando exista over booking en un billete ID00R1 (con reserva), el empleado o sus beneficiarios pasarán a lista de espera.

Por lo que se aconseja que el empleado reconfirme su reserva antes de la salida del vuelo.

Responsabilidad del empleado y de éste sobre sus beneficiarios:

El empleado es responsable de transmitir ésta información a sus beneficiarios y es también responsable de su comportamiento. Un comportamiento inadecuado podrá dar lugar a la cancelación de la concesión de billetes por parte de la compañía.

1.7 Procedimiento para la cancelación de los billetes ID00R1.

En caso de cancelación de un billete ID00R1/R2 no emitido se deberá comunicar al Dpto. de Interline,

En caso de cancelación de billetes ID00R1/R2 emitidos, en el momento del reembolso, el empleado, deberá solicitar al agente de handling le facilite copia del cupón del billete reembolsado y adjuntarlo a un formulario de reembolso que será entregado por el agente de handling, en el caso de oficinas YW.

En el caso de oficinas de Iberia, no dipondrán del formulario de reembolso por lo que se solicitará únicamente, copia del cupón reembolsado al que se le añadirá los datos del empleado.

En ambos casos, se deberá mandar esta copia al Dpto. Interline para el nuevo cómputo de billetes frees.

1.8 Períodos de embargo.

Tanto Air Nostrum como Iberia establecemos en función de la demanda determinados periodos de embargo durante los cuales todas las solicitudes con reserva estarán sujetas a espacio.

Los mencionados períodos se fijan anualmente y estimadamente son los siguientes:

Verano: 25 Junio/05 Septiembre ambos inclusive.

Navidades: 20 Diciembre/09 Enero ambos inclusive.

Semana Santa: 7 días antes de Lunes de Pascua hasta dos días después ambos inclusive.

Nota: Estos períodos pueden ser ampliados o reducidos a criterio de las compañías. Cualquier otro periodo que establezcan ambas compañías será comunicado con la máxima antelación posible.

1.9 Validez de las políticas de billetes con descuento.

Tratándose de una facilidad que la compañía pone al servicio de sus empleados y de los beneficiarios de éstos, Air Nostrum se reserva el derecho de modificar, en todo o en parte el presente procedimiento, que se pretende

con efectividad para el año natural de 2002. Air Nostrum no se responsabiliza de modificaciones respecto a los billetes concedidos por Iberia que puedan producirse.

Atención de: Departamento Interline -Fax: (96) 196 02 86- 90NR2, 00N1 o 50R1 y Billetes de servicio.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

16093 *ORDEN APA/2299/2003, de 31 de julio, por la que se modifica la Orden APA/749/2003, de 31 de marzo, sobre delegación de atribuciones en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

La Orden APA/749/2003, de 31 de marzo, sobre delegación de atribuciones en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, adaptó el régimen de delegación de competencias en los centros directivos, organismos autónomos y órganos de la Administración territorial del Departamento a la nueva estructura departamental establecida por el Real Decreto 376/2003, de 28 de marzo.

El artículo 18 de la mencionada Orden delegó en los órganos de la Administración territorial la atribución de firma de escrituras de cancelación de hipotecas derivadas de contratos realizados al amparo de la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario.

Resulta conveniente ampliar dicha delegación de competencia extendiéndola a la firma de las escrituras públicas de transmisión de propiedad, por lo que, de conformidad con el artículo 13 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y con la disposición adicional decimotercera de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, dispongo:

Artículo único. *Modificación de la Orden APA/749/2003.*

El artículo 18 de la Orden APA/749/2003, de 31 de marzo, sobre delegación de atribuciones en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación queda redactado como sigue:

«Se delega en los Directores de Área Funcional y Jefes de Dependencia de Agricultura o Agricultura y Pesca y en los Delegados o Subdelegados del Gobierno en aquellas provincias en las que no exista Área o Dependencia las siguientes atribuciones: La firma de escrituras de cancelación de hipotecas derivadas de contratos realizados al amparo del Decreto 118/1973, de 12 de mayo, por el que se aprueba el texto de la Ley de Reforma y Desarrollo Agrario, así como la firma de escrituras públicas de transmisión de propiedad derivadas de títulos provisionales de concesión, constituidos al amparo de la citada Ley.»

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 31 de julio de 2003.

ARIAS CAÑETE

16094 *ORDEN APA/2300/2003, de 31 de julio, por la que se determinan las disponibilidades de derechos de prima a los productores de ovino y caprino y de vaca nodriza en la reserva nacional, para su reparto con efectos a partir de 2004.*

La disposición final primera del Real Decreto 1839/1997, de 5 de diciembre, por el que se establecen normas para la realización de transferencias y cesiones de derechos a prima y para el acceso a las reservas nacionales, respecto a los productores de ovino y caprino y de los que mantengan vacas nodrizas, faculta al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para determinar anualmente la disponibilidad de derechos a las reservas