

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

22988 RESOLUCION de 5 de julio de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Empresa «VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de los Pilotos de la Empresa «VIVA, Vuelos Internacionales de Vacaciones, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 23 de febrero de 1989, de una parte, por representantes en la Empresa de la Central Sindical SEPLA, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo acuerda:

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

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

Madrid, 5 de julio de 1989.-El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «VIVA, VUELOS INTERNACIONALES, S. A.»

DECLARACION PREVIA

Este primer Convenio, suscrito entre la Compañía VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A. y sus Pilotos, responde a la voluntad, manifestada por ambas partes, de definir el marco de Relaciones Laborales, voluntad que, por otra parte, tiene la Compañía con respecto de todos sus grupos profesionales.

Ambas partes, igualmente, manifiestan y reconocen que la voluntad de construir una Compañía fuerte y con proyección de futuro, en un mercado cada vez más competitivo, ha sido y deberá ser, un punto de referencia común, y que el principio de buena fe negociada se ha mantenido por encima de cualquier otro interés.

Este Convenio, que responde al principio de singularidad e individualidad de este Grupo Profesional, será publicado, para uso de toda la Compañía, en un único volumen, conjuntamente con los futuros Convenios de los otros Grupos Profesionales de la misma, componiendo este conjunto la regulación pactada general de la Compañía.

Igualmente debe ser principio básico en la Compañía que, aquellos aspectos de la regulación colectiva que realmente respondan a principios comunes sean similares en los Convenios futuros de los distintos grupos de la Empresa, siempre salvando las especificidades de cada Grupo y manteniendo el modelo de negociación colectiva diseñado.

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.- AMBITO TERRITORIAL

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los centros y dependencias de Trabajo de la Compañía, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

ARTICULO 2.- AMBITO PERSONAL

Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A., con contrato indefinido, y de alta en la fecha de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, o en las situaciones contempladas en el mismo.

Se excluye de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente presten servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.

- El personal contratado al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de Agosto de 1.960 y 18 de Junio de 1.973, para prestar sus servicios como Pilotos en prácticas.

- El personal que ingresó en la Compañía, en función del título aeronáutico recogido en el Decreto de 13 de Mayo de 1.955 y Orden Ministerial de 24 de Mayo del mismo año y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

ARTICULO 3.- AMBITO TEMPORAL

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de su firma, aun cuando los efectos económicos se aplicaran desde el 1 de Enero de 1.989, y prolongará su vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1.991.

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

ARTICULO 4.- REVISION SALARIAL

En materia de revisión salarial se aplicará, para cada año, con efecto 1 de Enero el IPC previsto con carácter provisional por el Gobierno. En caso de que el IPC real superase dicha cifra prevista, se aplicará la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos.

ARTICULO 5.- COMPENSACION Y ABSORCION

Las condiciones y retribuciones contenidas en el presente Convenio, valoradas en su conjunto y en el cómputo anual, serán compensables y absorberán, hasta donde alcancen, con las mejoras y retribuciones que sobre las mínimas reglamentarias vengán siendo satisfechas por la Empresa, cualquiera que sea su motivo, denominación, forma o naturaleza de dichas mejoras o retribuciones, valoradas también en su conjunto y cómputo anual.

Asimismo se compensarán y serán absorbidas, en su conjunto y en cómputo anual, con las que se fijan por disposiciones legales o administrativas con posterioridad a la firma de este Convenio, considerados igualmente en su conjunto y cómputo anual.

Se respetarán las condiciones establecidas individualmente con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de este convenio, con carácter "ad personam", si globalmente superan las condiciones del presente Convenio.

ARTICULO 6.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

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

ARTICULO 7.- INTERPRETACION

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia en cuestión a la Comisión de Interpretación que deberá emitir informe sobre el asunto de que se trata, observando el criterio de "In dubio pro operario" sin perjuicio de que, caso de no estar la empresa o el trabajador de acuerdo con la solución dada, se someta el mismo a la jurisdicción laboral o a la autoridad administrativa laboral según las respectivas competencias.

ARTICULO 8.- COMISION INTERPRETACION

Con el fin de agilizar la aplicación y efectividad del Convenio, y en su caso, de preparar los estudios necesarios antes de elevarse a la autoridad laboral, funcionará en el seno de la Compañía una Comisión de Interpretación compuesta por igual número de representantes de la Compañía y de los Pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los Pilotos estará integrada por un piloto en funciones de comandante y un copiloto, ambos de entre los miembros de la Comisión negociadora de este convenio.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por esta.

Esta Comisión ejercerá las funciones de interpretación del Convenio durante la vigencia del mismo.

La Comisión se reunirá, normalmente, una vez al trimestre, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que lo solicite una de las partes.

ARTICULO 9.- NORMAS SUBSIDIARIAS

En lo no previsto en este Convenio, se estará a lo dispuesto en la Ordenanza Laboral para el personal de las Compañías de vuelos "Charter" (en lo sucesivo Ordenanza Laboral), a la normativa interna de la Compañía y a la legislación general o específica que regule la relación laboral.

ARTICULO 10.- ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES

Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique un cambio de situación económica según convenio éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO SEGUNDO

PRINCIPIOS INFORMADORES

ARTICULO 11.- SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA

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

ARTICULO 12.- DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONOCIMIENTOS

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

Los Pilotos se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, cualificaciones 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.

Los gastos de esta documentación serán por cuenta de la Compañía.

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

En caso de no aprovechar las facilidades mencionadas en el párrafo anterior, la caducidad de licencias y títulos quedará bajo la responsabilidad del Piloto.

ARTICULO 13.- REGIMEN DE VIDA

Los Pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión.

ARTICULO 14.- PACTO DE PERMANENCIA EN LA EMPRESA

Si el Piloto, con cargo a la Empresa, realiza cursos de cualificación, para cualquier tipo de avión, deberá permanecer como mínimo durante un período de dos años en la misma, antes de poder causar baja o solicitar excedencia voluntaria de acuerdo con la norma establecida en el presente Convenio. En caso contrario deberá indemnizar a la Empresa con una cantidad equivalente al importe total de los gastos sufragados por la Empresa para la realización de los cursos mencionados. Estos gastos serán debidamente relacionados y documentados.

ARTICULO 15.- PACTO DE NO CONCURRENCIA

Los Pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida, sin expresa autorización de la Empresa, que signifique competencia de transporte aéreo a la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente.

Tampoco podrán efectuar vuelos deportivos u otros similares, que puedan eventualmente incrementar la fatiga de vuelo, entendiéndose que para ello deberá mediar un descanso, entre la supuesta actividad deportiva y la profesional, de un mínimo de diez horas.

ARTICULO 16.- SERVICIOS A TERCEROS (BANALIZACION)

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

- En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A., o en régimen de alquiler, "leasing", o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.
- En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios.
- No se podrán prestar estos servicios cuando el servicio a terceros suponga una intervención en un proceso de conflicto colectivo declarado, respetando en cualquier caso los servicios mínimos aprobados por la Autoridad competente.
- Las condiciones económicas que sean consecuencia de la realización de estos servicios, y se refieran a la remuneración del trabajo, revertirán a los tripulantes si son superiores a las que vinieran percibiendo estos.

ARTICULO 17.- LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS

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

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

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará de facilitar a los pilotos acceso a los manuales vigentes de Operaciones, de Ruta y Manual de Operación Auxiliar, así como las revisiones correspondientes a los mismos y que dichos Manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

CAPITULO TERCERO

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

ARTICULO 18.- ALCANCE DE LAS DEFINICIONES

A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Ordenanza Laboral para el personal de las Compañías de Vuelos "Charter", Manual Básico de Operaciones de la Compañía y reglamentación de Aviación Civil, se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos Tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

ARTICULO 19.- TRIPULANTE

Persona a quien la Dirección pueda asignar obligaciones que ha de cumplir en Tierra y a Bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

ARTICULO 20.- TRIPULANTE PILOTO

Tripulante en posesión del título, licencia y calificaciones que permitan asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

ARTICULO 21.- TRIPULACION

Conjunto de Tripulantes Pilotos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección 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 el cumplimiento de la misión que le esta encomendada.

ARTICULO 22.- PILOTO

Tripulante Piloto en posesión del título que le acredita como tal, según las calificaciones extendidas por la Autoridad aeronáutica, que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que la Dirección de la Compañía le asigne.

SECCION SEGUNDA: FUNCIONES**ARTICULO 23.- COMANDANTE**

Piloto en posesión de Título, Licencia y Calificaciones correspondientes al tipo de aeronave que va a volar que, habiendo sido considerado apto por la Jefatura de Operaciones para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves, es designado expresamente por la Dirección para ejercer dicho mando.

ARTICULO 24.- COPILOTO

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

CAPITULO CUARTO**CLASIFICACION PROFESIONAL****ARTICULO 25.- CLASIFICACION**

Se establece la siguiente clasificación por niveles a efectos solamente económico administrativos y enunciativos:

Grupo: Pilotos.

Nivel	O
	A
	B
	C
	D
	E
	F
	G

Se considerará NIVEL a cada uno de los escalones retributivos que un Piloto puede alcanzar de acuerdo con las normas de Promoción y que regula su retribución con independencia de su puesto de Trabajo.

ARTICULO 26.- ANTIGUEDAD TECNICA Y ADMINISTRATIVA

A) Técnica

Para Comandantes se considera antigüedad técnica la fecha en que un piloto, con contrato en vigor en la Compañía, realiza el primer vuelo de su especialidad solo, al mando de la aeronave,

sin asistencia a bordo de inspectores o instructores en función de tal.

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

La Empresa fijará, antes del 31 de Diciembre de cada año, el "Escalañon de su personal de Vuelo".

B) Administrativa

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

CAPITULO QUINTO**INGRESO, PROMOCION Y PROGRESION****ARTICULO 27.- INGRESO**

La admisión del Piloto en la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en el presente Convenio.

Los ingresos se considerarán siempre hechos a título de prueba, fijándose como tal el periodo de SEIS MESES para todos los Pilotos.

Durante este periodo tanto la Empresa como el Piloto podrán rescindir el Contrato de Trabajo, sin necesidad de preaviso y sin que ninguna de las partes tenga derecho a indemnización alguna, salvo lo establecido en el artículo 14 a efectos de indemnización por cursos recibidos por cuenta de la Empresa.

Una vez finalizado el periodo de prueba sin que ninguna de las partes haya rescindido con anterioridad el Contrato de Trabajo, el piloto adquiere la condición de fijo de plantilla, quedando a salvo la posibilidad de utilizar los distintos sistemas de contratación establecidos en la legislación vigente, en cuyo caso se adquirirá la condición que se establezca en el contrato.

Superado el periodo de prueba se considerará a todos los efectos el tiempo trabajado.

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

ARTICULO 28.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO

Las condiciones que deberán reunir los Pilotos para ingresar en la Plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas a superar, junto a las restantes normas a cumplir.

De dicho regimen se informará a los Representantes de los Pilotos, así como de las modificaciones que pudieran efectuarse.

ARTICULO 29.- PROMOCION

La promoción de los Pilotos podrá darse:

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

ARTICULO 30.- CAMBIO DE FUNCION

La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen, previos a la suelta de Comandante se realizará por riguroso orden de antigüedad técnica efectiva en la función de Copiloto, salvo en el supuesto en que un Copiloto no haya superado los

citados cursos y pruebas, en cuyo caso no podrá volver a optar hasta que no lo determine la Jefatura de Instrucción.

El paso de un piloto a ejercer la función de Comandante se producirá por designación de la Compañía entre todos los que reúnan los requisitos determinados por aquella, por haber superado los cursos, pruebas y evaluaciones correspondientes.

ARTICULO 11.- CAMBIO DE NIVEL

Se producirá automáticamente cuando por el piloto se cumplan las tres condiciones siguientes:

- a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el F. y tres años en el G.
- b) Haber efectuado dentro de su función un número de horas de vuelo al año no inferior al 60% de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que presta sus servicios, excepto en caso de enfermedad o accidente, en que se analizará cada situación individualmente.
- c) Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en los periodos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas. Todo Piloto que cumpla las condiciones requeridas en este artículo promocionará normalmente con independencia de que sea nombrado o no Comandante.

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

ARTICULO 12.- PROGRESION

A) EN FUNCION DE COMANDANTE

La progresión es el paso de un tipo de avión a otro.

Las condiciones y pruebas de progresión de los pilotos serán establecidas por la Dirección de la Compañía ajustándose las mismas a las reglas que a continuación se indican. Estas condiciones se comunicarán a la representación de los pilotos al menos diez días antes de su publicación.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a los pilotos con una antelación de quince días, como mínimo, a la fecha de adjudicación de tales plazas.

El pase de avión, una vez superadas las pruebas, se hará con arreglo a las necesidades del servicio y de acuerdo con el orden del escalafón técnico.

Los pilotos que deseen optar por una de las plazas vacantes notificadas y no tengan acordado pacto que excluya posibilidad de progresión, lo comunicarán a la Empresa antes de las cuarenta y ocho horas de la fecha de la adjudicación de tales plazas.

Si un piloto renuncia voluntariamente a progresar y permanece, como consecuencia de ello, en el tipo de avión en que estaba, deberá continuar en el mismo al menos veinticuatro meses desde la fecha de la renuncia.

No podrán progresar de flota los pilotos que por razón de cese obligado en el servicio de vuelo, al cumplir la edad establecida, no puedan permanecer un mínimo de veinticuatro meses en la nueva flota.

Cuando un tripulante cambia voluntariamente de flota deberá permanecer en la flota elegida un tiempo mínimo de 24 meses a contar desde la fecha en que adquirió la calificación de tipo.

Por razón de la estructura actual y previsible progresión de la Empresa, esta, de forma razonada y comunicándolo a los representantes de los Pilotos, podrá incorporar pilotos a flotas superiores si las condiciones operativas, de organización o mercado lo hicieran necesario.

B) EN FUNCION DE COPILOTOS

Los copilotos serán asignados a la flota de la Compañía que ésta considere conveniente, no siendo de aplicación las normas del punto a) de este mismo artículo.

ARTICULO 13.- REGRESION

Con carácter voluntario y una vez transcurridos dos años, necesarios para amortizar el coste de los cursos realizados para el acceso a una flota determinada, podrá el piloto solicitar su regresión a flota inferior. La petición de regresión será resuelta favorablemente por riguroso orden de antigüedad técnica y solicitud, dependiendo de las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino.

Quien así hubiese regresado de flota, solo podrá solicitar nuevamente su paso a la flota que le correspondiera una vez hayan transcurrido dos años después de los cuales se considera amortizado el curso correspondiente, y exista vacante.

La regresión tendrá carácter obligatorio en el caso que se disminuyese el número de unidades de una determinada flota o incluso desapareciera la totalidad de la misma.

En este caso regresarán en orden inverso al de la antigüedad técnica y tendrán preferencia para, nuevamente, incorporarse a la flota de procedencia o equivalente si se adquiriese nueva unidad.

ARTICULO 14.- PILOTOS EN PLANTILLA

Los pilotos en plantilla de la Compañía, o procedentes de la misma, podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

- * En actividad.
- * En comisión de servicio.
- * Con licencia retribuida o no.
- * Servicio Militar.
- * Baje por enfermedad o accidente.
- * En suspensión de actividad.
- * Cese temporal en vuelo.
- * Excedencia forzosa.
- * Excedencia voluntaria.
- * Cese definitivo en vuelo por pérdida de licencia.
- * Cese definitivo en vuelo por pérdida de capacidad.
- * Escala o situación de reserva.
- * Excedencia especial.

ARTICULO 15.- PILOTOS EN SITUACION DE ACTIVIDAD

Se encontrarán en situación de actividad los pilotos que, superado el periodo de prueba, desempeñan en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo para las que han sido contratados.

ARTICULO 16.- COMISIONES DE SERVICIO

Se entiende por Comisión de servicio al desempeño por los pilotos de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

A estos efectos, se considerarán como tales el desempeño de puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones y conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centros distintos a los de la Compañía y cualquier otra actividad similar.

ARTICULO 17.- LICENCIAS RETRIBUIDAS

La Compañía concederá licencias retribuidas por las siguientes causas previo aviso y justificación:

- a) matrimonio: se concederá previa petición, una licencia retribuida de quince días naturales ininterrumpidos.
- b) alumbramiento de la esposa: con ocasión del alumbramiento de la esposa podrán disfrutarse, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de dos días naturales, prorrogables a cuatro en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento superior a 150 Kms. contados en línea recta.
- c) Enfermedad grave o muerte de parientes: Por enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, se concederá, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de tres días naturales ampliables a cinco en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento superior a 150 Kms. contados en línea recta.

- d) El tiempo indispensable para exámenes o el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público o personal, de conformidad con la legislación vigente.
- e) Boda: Como consecuencia de la boda de los hijos, padres o hermanos, incluidos los de parentesco político, se concederá, previa petición, una licencia retribuida de un día de duración, ampliable a tres si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del trabajador.
- f) Funciones sindicales o de representación del personal: Cuando los trabajadores ostenten cargo sindical o de representación del personal tendrán derecho, previa petición, a un licencia retribuida en los términos establecidos legalmente.
- g) Traslado de domicilio habitual: Como consecuencia del traslado de domicilio habitual, previa petición, el trabajador tendrá derecho a una licencia retribuida de un día de duración.

ARTICULO 38.- LICENCIA NO RETRIBUIDA

Anualmente los trabajadores podrán solicitar un permiso sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables, para asuntos particulares.

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

Como máximo podrán solicitarlo un 5% de cada flota y función sujeto en su concesión, en todo caso, a las necesidades operativas. Tendrán prioridad las vacaciones voluntarias en cualquier caso, pero no así las forzosas.

ARTICULO 39.- EXCEDENCIA VOLUNTARIA

La excedencia voluntaria es la que se concede por motivos particulares del trabajador.

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

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

La petición de excedencia será resuelta por la Empresa en el plazo máximo de tres meses, a contar desde la presentación de la oportuna solicitud.

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

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

El excedente voluntario que no solicitare el reintegro quince días antes de la terminación del plazo de la excedencia causará baja definitiva en la Empresa.

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

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

ARTICULO 40.- EXCEDENCIA FORZOSA

Dará lugar a esta situación el nombramiento para cargo público cubierto por elección o Decreto que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

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

ARTICULO 41.- SERVICIO MILITAR

Los pilotos que sean requeridos con carácter ineludible para prestar servicio militar obligatorio o social sustitutivo, suspenderá su contrato de trabajo por el tiempo que dura esta situación. Este periodo les será computado a efectos de antigüedad.

ARTICULO 42.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

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

ARTICULO 43.- SUSPENSIÓN DE ACTIVIDAD

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

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

En el supuesto de que los expedientes antes citados fueren sobreseídos, a los tripulantes afectados por los mismos se les garantizarán las condiciones económicas derivadas de la media de la flota.

ARTICULO 44.- REENTRENAMIENTO Y PRUEBAS

Los trabajadores en cualesquiera de las situaciones recogidas en los artículos 39 a 43 de este Convenio, ambos inclusive, deberán someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de la Compañía, de acuerdo con las normas establecidas por la Autoridad Aeronáutica, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo.

ARTICULO 45.- REINCORPORACION

La incorporación de los trabajadores en las situaciones recogidas en los artículos 41 a 43 de este Convenio, ambos inclusive, deberá tener lugar en el plazo de 30 días como máximo desde que desaparecieron las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo en el supuesto del artículo 41 que será de dos meses; en caso contrario causarán baja definitiva en la Empresa.

ARTICULO 46.- PREAVISO EN LAS BAJAS

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Tripulantes Pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación técnica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las bajas en la Compañía deberán notificarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causarlas.

CAPITULO SEXTO

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

ARTICULO 47.- BASE PRINCIPAL

Se fija como base principal, el domicilio de la Compañía en Palma de Mallorca.

ARTICULO 48.- BASE

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

ARTICULO 49.- DESPLAZAMIENTOS

Se comprenden las siguientes situaciones:

a) Destacamento

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

En caso que no sea posible una rotación, al menos mensual, la Compañía pondrá a disposición de los destacados forzosos los medios necesarios para facilitar por cuenta de la misma el traslado del tripulante a su base una vez cada 11 días.

b) Residencia

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

c) Destino

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

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

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

ARTICULO 50.- ACTIVIDAD LABORAL

Todo el tiempo que se permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que esta le pueda asignar.

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

ARTICULO 51.- ACTIVIDAD AEREA

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

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

El tiempo correspondiente a un periodo de actividad aérea estará precedido de un periodo de descanso. Dicho tiempo se considerará continuo si no le interrumpe un periodo básico de descanso, de acuerdo con lo establecido en los artículos 73 y 82.

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

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

ACTIVIDAD AEREA DIURNA

La comprendida entre las seis horas y las veinte horas GMT.

ARTICULO 52.- ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

La comprendida entre las veinte horas y las seis horas GMT, siempre y cuando no se traspasen más de tres husos horarios, en cuyo caso se consideraran referidas a horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

ARTICULO 53.- TIEMPO DE VUELO

Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo (tiempo "entre calzos").

ARTICULO 54.- TIEMPO EFECTIVO DE VUELO

Tiempo transcurrido entre el momento en que la aeronave pierde el contacto con el suelo al despegar, hasta el momento en que recupera su contacto al aterrizar (tiempo de "rueda a rueda").

ARTICULO 55.- TIEMPO DE VUELO ESTANDAR

El tiempo de vuelo estandar para cada trayecto será el establecido por la Dirección Comercial de la Compañía (Horas Comerciales u Horas Bloque programa). Este será el considerado a efectos retributivos.

ARTICULO 56.- LUGAR DE DESCANSO

El que dispone de servicios hoteleros adecuados para el descanso de los pilotos (o el domicilio de los mismos). En la contratación de estos servicios por parte de la Compañía intervendrá un representante del grupo de Pilotos elegido a tal efecto. Igualmente, irán con cargo a la Compañía los desayunos de tipo continental o similar servidos en estos servicios hoteleros.

ARTICULO 57.- TIEMPO DE DESCANSO

Tiempo asignado por la Compañía a un piloto con el fin de que pueda descansar antes o después de un periodo de actividad aérea.

ARTICULO 58.- DESCANSOS PARCIALES**A) EN VUELO**

El tiempo en el que un piloto, por estar la tripulación reforzada, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso, aislado de la cabina de pilotos. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

B) EN TIERRA

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

Este tiempo será como mínimo de 5 horas "entre calzos" y se dispondrá de un lugar de descanso.

ARTICULO 59.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA

El máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios de un piloto.

Los periodos de actividad aérea de un piloto que no sea relevado durante el vuelo no podrán exceder de catorce (14) horas para los vuelos cortos, quince (15) horas para los vuelos medios y dieciséis (16) horas para los vuelos largos. Un vuelo mixto se considerará, a estos efectos, como si todo el fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

El tiempo de actividad aérea de un piloto que sea relevado durante el vuelo no deberá exceder de veintidós (22) horas para todos los tripulantes.

Sin perjuicio de lo anteriormente indicado, el exceso sobre los máximos de actividad aérea, ocasionado por demoras inevitables e imprevistas, sólo podrá efectuarse a juicio del Comandante, de acuerdo con el artículo 85.

ARTÍCULO 59.- MÁXIMO DE ACTIVIDAD AEREA

Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite normal de actividad aérea con aquel del que pueda disponer un Comandante con objeto de poder terminar un servicio.

El incremento potestativo de los Comandantes que cita el artículo 85 no será programable.

ARTÍCULO 61.- SERVICIO

El nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue un periodo de descanso.

ARTÍCULO 62.- SERIE DE SERVICIOS

Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base.

ARTÍCULO 63.- ETAPA

El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el aeropuerto de partida.

ARTÍCULO 64.- TRIPULACION TÉCNICA MÍNIMA

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad o con las disposiciones especiales de la Autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 65.- TRIPULACION TÉCNICA OPERATIVA

Es la definida por el Manual del Avión para cada caso.

ARTÍCULO 66.- TRIPULANTE PILOTO EN SITUACION

Piloto que, por necesidades de programación, debe desplazarse a ciudad distinta de aquella en que se encuentre, para empezar o terminar las obligaciones asignadas por la Compañía.

ARTÍCULO 67.- TRIPULACION REFORZADA

La que comprenda algún piloto adicional, poseedor de licencia que le permita ocupar un puesto de trabajo en el avión con objeto de que algún miembro de la tripulación pueda obtener un descanso parcial.

ARTÍCULO 68.- VUELO CORTO

El de duración inferior a una hora quince minutos o aquel en que no se disponga de piloto automático.

ARTÍCULO 69.- VUELO MEDIO

El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

ARTÍCULO 70.- VUELO LARGO

El de duración superior a tres horas.

ARTÍCULO 71.- VUELOS DE SITUACION, POSICION Y FERRY

Se consideraran vuelos de situación los desplazamientos realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o, a la terminación del mismo, regresar a la base.

En estos, se utilizaran billetes con plaza reservada, de conformidad con el modelo establecido en los acuerdos vigentes con Iberia y Lufthansa.

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

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

ARTÍCULO 72.- ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que puedan ser asignadas a un piloto por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 50. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos, actividades de representación sindical o empresarial y actividades similares.

ARTÍCULO 73.- ACTIVIDAD AEREA CONTINUADA

Cuando dos periodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior a diez (10) horas, ambos periodos serán considerados como un solo periodo continuado de actividad aérea.

Se considera actividad continuada, a efectos retributivos, siempre que el periodo de descanso entre dos periodos consecutivos de actividad sea mínimo, pero no básico. Para romper la actividad continuada será necesario un periodo básico de descanso igual o mayor al último periodo de actividad.

ARTÍCULO 74.- IMAGINARIA

Piloto a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne.

No se podrá programar un servicio de vuelo después de un servicio de imaginaria en el mismo día.

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

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

Se procurará que el servicio de imaginaria asignado a continuación de una serie de días libres comience después de haber cumplido el descanso mínimo establecido en este convenio.

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

ARTÍCULO 75.- RETEN

Piloto en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

ARTÍCULO 76.- INCIDENCIAS

Piloto que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Excepto los días señalados como libres, se le podrá nombrar para los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán nombrar servicios de imaginaria o Retén.

Este servicio se programará por meses completos y por rotación acumulativa durante la vigencia de este convenio entre todos los componentes de una flota, de modo que ningún piloto lo repita hasta tanto no se haya completado la misma.

Los pilotos en situación de Incidencias deberán establecer contacto con la Oficina de Programación de vuelos entre las 08:00 y las 10:00 horas y entre las 20:00 y las 22:00 horas, todas locales, con objeto de conocer el posible servicio asignado, excepto los días programados como libres.

Durante el mes de Incidencias se programaran los días libres.

Tanto en este supuesto como en el del artículo anterior, se definirán los conceptos retributivos cuando se implantan estos servicios.

ARTICULO 77.- DIA FRANCO DE SERVICIO

Aquel en el que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un piloto pueda ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

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

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

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

ARTICULO 78.- DIA LIBRE

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

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

Para preservar la realidad del día libre, cuando este sea programado de forma aislada, en solitario, tendrá una duración de 36 horas como mínimo, computadas desde la finalización del último servicio hasta la presentación para el servicio siguiente, que en ningún caso será antes de las 08:30 horas locales del día siguiente.

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

Durante los programas de los cursos técnicos en base, deberán respetarse como libres los sábados y domingos.

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

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

Cuando un piloto pierda, por necesidades del servicio, alguno de los días libres que le correspondan, y no se pueda recuperar durante el mes, podrá optar por recuperarlo en el mes siguiente o añadirlo a las vacaciones anuales.

En programación, los días libres quedarán ordenadamente señalados.

ARTICULO 79.- VACACIONES

Periodos de treinta días seguidos, o dos periodos de quince días, que disfrutarán todos los pilotos a lo largo del año, en los periodos de disponibilidad.

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

El régimen de vacaciones se regirá conforme al anexo I.

La Jefatura de Flota gestionará el sistema de vacaciones.

ARTICULO 80.- LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO

Los límites máximos de horas de vuelo son las siguientes:

Mes 95
Trimestre...270
Año.....900

ARTICULO 81.- LÍMITES DE ACTIVIDAD LABORAL

El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, será de 190 horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada Piloto podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

ARTICULO 82.- PERIODO DE DESCANSO

Descanso Básico: Será, como mínimo, igual a la actividad precedente y no inferior a 10 horas.

Descanso Mínimo: 10 horas, salvo en los supuestos excepcionales recogidos en este convenio.

ARTICULO 83.- PROGRAMACION

A efectos de programación, el Jefe de Flota, o persona por él designada, informará a la Unidad responsable de la Programación, con el objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los comandantes comunicar a su Jefe de Flota aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Los servicios que impliquen actividad programada entre las 12:00 horas del día 24 y 24:00 del día 25, ambos de Diciembre y las 12:00 horas del día 31 de Diciembre y las 24:00 horas del día 1 de Enero, serán sorteados entre la totalidad de los pilotos de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de Diciembre, o con permiso sin sueldo concedido para esta misma quincena, siempre que este permiso sin sueldo sea ininterrumpido y de diez días de duración mínima.

Las programaciones de los pilotos se confeccionarán diferenciando claramente los días libres de los periodos de descanso.

ARTICULO 84.- CONDICIONES DE PROGRAMACION

Aparta de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las condiciones recogidas en este artículo.

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

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

Trimestralmente, la representación de Tripulantes técnicos, juntamente con la Dirección de la Compañía, analizará las desviaciones habidas respecto a lo establecido en el párrafo anterior y estudiará las posibles medidas correctoras.

En la hoja de programación mensual de servicios de pilotos deberán figurar las horas totales de vuelo y las horas de actividad aérea.

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

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

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

En la programación y para efectos de límite de actividad aérea se considera que el tiempo de presentación antes de los vuelos será de 60 minutos.

Con los mismos efectos contemplados en el párrafo anterior, los tiempos de escala que no tengan carácter de técnica o posicionales, serán, en programación, como mínimo, de 40 minutos.

Si se incorporasen nuevos tipos de aviones, o la densidad del tráfico u otras condiciones operacionales, así lo aconsejasen, serán fijados o revisados los tiempos de escala por la Dirección de la Compañía y la representación de los Pilotos.

ARTICULO 85.- FACULTADES DEL COMANDANTE

a) Cuando antes de iniciar el vuelo se prevea necesario exceder el máximo de actividad aérea establecida para la realización de una etapa o serie de ellas, el Comandante tomará la decisión, que comunicará a Control de Operaciones, de exceder o no la actividad aérea, usando de su discreción y buen juicio y hasta el límite establecido por la autoridad aeronáutica.

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

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empiece más tarde que lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida, o si ha de ser reducido. Esta reducción no será superior a dos horas. En cualquier caso, el período mínimo de 8 horas no será reducido.

La decisión a que se viene haciendo referencia se adoptará siempre por el Comandante a cuyas órdenes estaba la tripulación o miembros de la misma afectados en el servicio que precede al comienzo de período de descanso.

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

d) 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.

ARTICULO 86.- LIMITE DE SERIE DE SERVICIOS

La programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cinco días en base y siete días fuera de base.

ARTICULO 87.- PREAVISOS

Los plazos de preavisos para destacamento, residencia o destino serán de quince, treinta y cinco y sesenta días respectivamente.

ARTICULO 88.- VARIACION EN EL SERVICIO

No se dará ningún aviso al Piloto durante los períodos comprendidos entre las 22:00 y las 08:00 horas locales. Asimismo, tampoco podrá darse aviso dentro de los períodos básicos de descanso reglamentarios anteriores y posteriores al vuelo.

Una vez comunicado el cambio de servicio, serie de servicios o nuevo servicio, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo anterior, éste no podrá ser prolongado excepto en el supuesto en que no se disponga de tripulaciones operativas.

ARTICULO 89.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

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

A) RETRIBUCIONES FIJAS:

1. Sueldo Base.
2. Prima garantizada.
3. Prima de responsabilidad de Comandante.
4. Antigüedad.
5. Plus Transporte.
6. Asistencia técnica.
7. Complemento de Nivel.

B) RETRIBUCIONES VARIABLES:

1. Prima por razón de viaje.
2. Plus nocturnidad.

C) GASTOS COMPENSATORIOS:

Dietas.

D) SEGUROS

ARTICULO 90.- SUELDO BASE

Los sueldos base de cada nivel son los expresados en el anexo II.

ARTICULO 91.- PREMIO DE ANTIGÜEDAD

El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio de antigüedad, un 7,5% del sueldo base de su nivel por cada trienio de antigüedad administrativa y mes, hasta un máximo de 8 trienios.

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

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

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

ARTICULO 92.- PRIMA GARANTIZADA

Los tripulantes percibirán, en concepto de prima garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo II y que vienen referidas a la cantidad de 50 horas de vuelo estándar mensuales, salvo en el supuesto del nivel D, que será de 12 horas.

ARTICULO 93.- PRIMA DE RESPONSABILIDAD DE COMANDANTE

Los Pilotos con función de Comandante en la Empresa, percibirán, en tanto que desempeñen dicha función, la cantidad fijada en el anexo II.

ARTICULO 94.- PLUS DE TRANSPORTE

En concepto de compensación por los gastos realizados para su traslado con ocasión del servicio en los trayectos ciudad-aeropuerto-ciudad, sea o no la residencia habitual de aquellos, se abonará la cantidad establecida en la tabla salarial del Anexo II.

ARTICULO 95.- ASISTENCIA TÉCNICA

En concepto de retribución por la realización de los "Line Checks" necesarios en todos los aeropuertos, excepto en el que exista Mantenimiento contratado por la Compañía al efecto, se abonará la cantidad establecida en el Anexo II citado.

ARTICULO 96.- PRIMA POR RAZON DE VIAJE.

Las horas de vuelo estándar que superen la cifra de cincuenta se abonarán al precio establecido en el Anexo II, siendo de primer bloque aquellas comprendidas entre las citadas 50 horas estándar garantizadas y las 85 horas estándar en cómputo mensual. Las superiores a 85 horas estándar se abonarán de acuerdo con la cantidad establecida para horas de Segundo Bloque.

ARTICULO 97.- IMAGINARIAS.

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

ARTICULO 98.- PRIMA POR EXCESO DE ACTIVIDAD.

Se establece una prima para retribuir aquellos casos en que se superen las 165 horas de actividad al mes. La cuantía de esta prima se fija en el anexo II.

ARTICULO 99.- PLUS DE NOCTURNIDAD.

Como Plus de Nocturnidad se establece la cantidad reflejada en el anexo II. A estos efectos, se considerarán las horas nocturnas de actividad aérea de acuerdo con la definición de este mismo convenio.

ARTICULO 100.- VACACIONES

Durante el periodo de vacaciones el Piloto sólo percibirá el concepto retributivo de la Tabla del anexo II correspondiente a su nivel, que es el resultado de sumar los conceptos fijos de la misma tabla así como una cantidad adicional fijada en el equivalente a 10 horas del primer bloque, todo ello del nivel que le corresponda. A estos solos efectos se computarán como concepto fijo 6 Prima de responsabilidad.

ARTICULO 101.- PAGAS EXTRAORDINARIAS

La Empresa abonará dos pagas extraordinarias al año: Una en Junio y otra en Diciembre. La cuantía de estas pagas viene determinada en la tabla del anexo II y es resultado de sumar la cuantía de los siguientes conceptos:

- . Sueldo Base.
- . Premio de Antigüedad.
- . Prima Garantizada.

ARTICULO 102.- DIETAS**CONCEPTO DE DIETA**

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

La cuantía de las dietas será de 4000.- Pesetas para Nacional y 7000.- Pesetas para Internacional.

La dieta de contacto será de 1.000.- Pesetas y en ningún caso se podrán percibir por éste concepto, en cómputo anual, más de 176 unidades.

COMPUTO DE LAS DIETAS

A los efectos del cómputo de las dietas, éstas se calcularán de la siguiente forma:

Se percibirá media dieta, nacional o internacional, en los siguientes supuestos:

- . Cuando el piloto se encuentre en actividad entre las 13:00 y las 15:00 horas locales.

- . Cuando el piloto se encuentre en actividad entre las 21:00 y las 23:00 horas locales.

- . Cuando el piloto se encuentre fuera de base en horas nocturnas y se produzca una interrupción de actividad aérea igual o superior a cinco horas entre calces.

En ningún caso se podrá devengar más de una dieta completa en 24 horas, contadas desde el inicio del servicio.

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

COMIDAS

La Compañía suministrará una dotación de mantenimiento a los Tripulantes que se encuentren en actividad aérea en los periodos comprendidos entre las 13:00 y las 15:00 y las 21:00 y las 23:00 horas, ambas locales, respetando estos, en cualquier caso, la programación de vuelos existente. Igualmente suministrará el desayuno cuando se encuentre en actividad aérea entre las 06:00 y las 08:00 horas.

En caso de que un piloto solicitara comida por cuenta de la Compañía no devengará la dieta correspondiente.

DIETA POR DESTACAMIENTO

Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dura el destacamento por las cantidades consignadas en este mismo artículo, si aquel no excede de 11 días. Si lo sobrepasa, la dieta se reduce a la mitad por los días en exceso.

DIETA POR RESIDENCIA

La dieta por residencia será igual al 85 por cien de la que correspondería por destacamento.

DIETA POR DESTINO

La dieta por destino será igual al 60 por cien de la que correspondería por destacamento.

ARTICULO 103.- ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMIENTO, RESIDENCIA O DESTINO.

Cuando en las situaciones de Destacamento, Residencia o Destino, no se llegaran a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Piloto recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

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

ARTICULO 104.- TRASLADOS EN SITUACION.

Los vuelos en situación se retribuirán por la mitad del tiempo de vuelo invertido en su realización como horas de primer bloque. Las horas invertidas no afectarán a las limitaciones establecidas en el presente convenio.

ARTICULO 105.- SEGUROS.

La Compañía contratará libremente con una Entidad aseguradora un sistema de Seguridad Social complementaria para los Pilotos y que prevea un Plan de Jubilación, Retirada de Licencias, Seguro de Vida y Accidentes.

La Compañía satisfará el importe de las citadas primas, deduciendo, de las retribuciones a percibir por el Piloto, el cincuenta por ciento de su importe.

Los Pilotos aceptan quedar asegurados en la Compañía de Seguros elegida por la Dirección de la Compañía, o alternativamente Loreto, salvo lo reflejado en las Disposición Adicional, así como el descuento de la mitad de dicha prima.

En ningún caso la parte de la prima o primas cubierta por la Compañía podrá suponer en conjunto más de la mitad de la prima del seguro suscrito por la Compañía.

ARTICULO 106.- VESTUARIO

El vestuario recogido en el anexo V será gestionado por la Jefatura de Flota.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Los Pilotos que desempeñan la función de copiloto y causaron alta en la Compañía antes del 1 de Febrero de 1988, una vez hayan superado las pruebas y cursos necesarios para ejercer la función de Comandante, independientemente de que la Compañía les nombre o no para tal función, pasarán al nivel F a efectos retributivos.

SEGUNDA.- La Compañía analizará, con la colaboración de los Pilotos y en el más breve plazo posible, sistemas de seguros que permitan salvar el vacío legal existente en cuanto a fechas de retirada de licencia de la función de Copiloto o Comandante a efectos laborales, sujetos en todo caso a la resolución de las propuestas que obran en poder de la Administración del Estado.

DISPOSICIONES ADICIONALES

PRIMERA.- A efectos de adjudicación de niveles retributivos, para los Pilotos actualmente en alta en la Compañía, se considerará fecha de incorporación a los nuevos niveles vigentes la de la antigüedad técnica en la función de Copiloto o Comandante alanzada dentro de la Compañía, a excepción de los adscritos al nivel "A", cuya antigüedad en el nivel será el 31 de Enero de 1989.

SEGUNDA.- Los Pilotos que firmaron su contrato laboral con la Compañía antes del 1 de Junio de 1988 podrán mantener sus Seguros en vigor, tanto en Lorato como en cualquier otra Compañía, si bien VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES S.A. no cubrirá, en ningún supuesto, por el mismo procedimiento establecido en el artículo 110, cantidad superior a la que suponga en cada momento el 50% de la prima que por cada Piloto suponga la póliza suscrita por la Compañía o la de Lorato.

TERCERA.- Se establecerá un ratio entre horas de vuelo estandar y horas de actividad en la programación "charter", que permitirá adaptar la programación de los vuelos "charter" de líneas regulares, de tal forma que estas líneas mantengan, como mínimo, el citado ratio.

ANEXO I VACACIONES**A) NORMAS GENERALES.**

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

* Los tripulantes en situación de destacamento tendrán derecho a que se les respeten los periodos voluntarios designados mientras dura esta situación, excepto en los meses de verano.

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

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

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

B) PUNTUACIONES.

	Puntos	1ª Quincena	2ª Quincena
1. Julio, Agosto	24	12	12
2. Septiembre	16	10	6
3. Junio	12	4	8
4. Abril, Mayo	8	4	4
5. Diciembre	6	0	6
6. Enero	4	4	0
7. Febrero, Marzo, Octubre y Noviembre	0	0	0

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

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

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

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

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales se sumarán a las de los años anteriores al 31 de Diciembre de cada año y serán expuestas en público por cada flote en este día.

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

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

C) ENFERMEDAD EN VACACIONES

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

D) VOLUNTARIOS Y FORZOSOS

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

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

TABLA SALARIAL ANEXO III

VECES	NIVEL G	NIVEL F	NIVEL E	NIVEL D	NIVEL C	NIVEL B	NIVEL A	NIVEL G
SUELDO BASE 14	125.000	125.000	125.000	125.000	125.000	125.000	125.000	125.000 (1)
PLUS DE NIVEL 12	9.619	10.123	10.574	11.525	12.389	13.346	52.791	58.810 (2)
TRANSPORTE 12	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500	17.500 (2)
GARANTIA 14	124.524	143.880	175.893	190.558	205.930	222.017	234.350	256.379 (3)
ASISTENCIA 12	53.000	53.000	53.000	53.000	53.000	53.000	53.000	53.000 (1)
TOTAL FINO	329.642	389.457	381.947	387.587	413.720	430.854	461.821	510.682
MORAS 1er.	3.113	3.277	3.588	3.611	4.118	4.440	4.687	5.129 (2)
MORAS 2ª	4.451	4.668	5.020	5.450	5.869	6.350	6.702	7.332 (2)
IMAGINARIAS	12.452	13.108	14.071	15.245	16.473	17.761	18.748	20.510 (3)
ACTIVIDAD >165	623	655	703	762	821	888	1.000	1.094 (2)
NOCTURNAS	500	500	500	500	500	500	500	500 (2)
VACACIONES	160.773	401.727	417.147	435.693	484.970	475.245	530.691	561.945 (4)
PAGAS EXTRA	149.524	288.850	100.493	315.558	310.910	347.017	359.250	381.379 (4)
CONTACTO	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000 (5)
PRIMA RESPONSABILIDAD	-----	173.500	173.500	173.500	173.500	173.500	173.500	173.500 (6)

NOTAS:

LA COLUMNA "VECES" INDICA EL NUMERO TOTAL DE DEVENGOS DEL CONCEPTO (INCLUYENDO PAGAS EXTRA Y VACACIONES QUE SE ENCUENTRAN REFLECTADOS POSTERIORMENTE).

- (1): ESTOS CONCEPTOS SE PERCIBIRAN EN 11 PAGAS ANUALES (1 POR MES EXCEPTO EL DE VACACIONES).
- (2): POR HORA.
- (3): POR SERVICIO.
- (4): INCLUYE LOS CONCEPTOS RELACIONADOS EN EL TITULO ARTICULADO.
- (5): MAXIMO 176 POR AÑO.
- (6): SOLO COMANDANTES, EN EL DESEMPEÑO DE SUS FUNCIONES.

La Compañía se compromete a abonar a cada Piloto, según su nivel, en el solo y único supuesto de que se cumplan 825 horas de vuelo estándar, en cómputo anual e individualmente, y por la aplicación de todos los conceptos de esta tabla, excepto la Prima de Responsabilidad, las siguientes cantidades:

NIVEL G	NIVEL F	NIVEL E	NIVEL D	NIVEL C	NIVEL B	NIVEL A	NIVEL G
4.459.470	7.009.927	7.108.851	7.675.813	8.056.314	8.460.434	9.422.934	10.027.069

ANEXO III EQUIVALENCIAS LORETO

A efectos de cotización al Montepío Loreto, de aquellos Pilotos que mantengan dicha fórmula, la equivalencia de niveles será:

VIVA	LORETO
G	2
F	3
E	4
D	5
C	6
B	7
A/O	8

ANEXO IV FONDO DE PROTECCION SOCIAL

Se crea un Fondo por aportaciones de todos los pilotos de la Compañía, denominado Fondo de Protección Social.

A tal efecto se diferencian las siguientes situaciones:

- En caso de ILT superior a 14 días, la Compañía asegura la percepción de la media de la flota y función.
- En caso de ILT inferior a 14 días se asegura la percepción del 100% de los conceptos fijos. En este supuesto las cantidades necesarias para asegurar dicha percepción serán del primero al séptimo día con cargo al Fondo de Protección Social y, con cargo a la Compañía, del octavo en adelante.

Para dotar este fondo de Pilotos en función de Comandante aportarán la cantidad mensual de 2.000 pesetas y los Pilotos en función de Copiloto 1.500 pesetas mensuales mediante descuento en nómina.

A estos efectos se creará un reglamento, que deberá ser aprobado por la Comisión de Interpretación.

ANEXO V VESTUARIO

"EL TRIPULANTE" recibirá al iniciar su relación laboral las prendas de uniforme que se relacionan en este anexo y en el que se especifica la duración de las mismas.

EQUIPO TRIPULANTE TECNICO

Suministro inicial	Renovación
2 Uniforme de invierno con dos pantalones	1 pantalón/año chaqueta cd. 2 años
2 Uniforme de verano con dos pantalones	1 pantalón/año chaqueta cd. 2 años
4 Camisas manga larga	2 camisas año
4 Camisas manga corta	" " "
2 Corbatas negras	anual

Suministro inicial

Renovación

- 1 Juego de hombreras para uniforme de invierno
- 1 Juego de hombreras para uniforme de verano
- 6 Pares de calcetines
- 1 Gabardina con forro
- 2 Pares de zapatos mocasín negro
- 1 Chaqueta azul
- 1 Gorra
- 1 Maleta "Samsonite" o similar

22989

RESOLUCIÓN de 2 de agosto de 1989, de la Dirección General de Trabajo, por la que se homologa con el número 2.878, el protector auditivo, tipo orejera, modelo Mark V-Special, importado de Suecia y presentado por la Empresa «Procurator, Sociedad Anónima», de San Juan Despi (Barcelona).

Instruido en esta Dirección General de Trabajo expediente de homologación de dicho protector auditivo tipo orejera, con arreglo a lo prevenido en la Orden de 17 de mayo de 1974 («Boletín Oficial del Estado» de 29 de mayo), sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores, se ha dictado Resolución, en cuya parte dispositiva se establece lo siguiente:

Primero.-Homologar el protector auditivo, tipo orejera, modelo Mark V-Special, presentado por la Empresa «Procurator, Sociedad Anónima», con domicilio en San Juan Despi (Barcelona), pasaje Mossota, número 10, que lo importa de Suecia, donde es fabricado por su representada la firma «Hellberg Protection Ab», como protector auditivo, tipo orejera, de clase A, medio de protección personal contra los riesgos del ruido.

Segundo.-Cada protector auditivo de dichos modelo, tipo y clase llevará en sitio visible un sello inalterable y que no afecte a sus condiciones técnicas y, de no ser ello posible, un sello adhesivo con las adecuadas condiciones de consistencia y permanencia, con la siguiente inscripción: «M.T.-Homol. 2.878.-14-8-89.-Protector auditivo, tipo orejera, de clase A».

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.º de la Orden citada, sobre homologación de los medios de protección personal de los trabajadores y Norma Técnica Reglamentaria MT-2, de protectores auditivos, aprobada por Resolución de 28 de julio de 1975 («Boletín Oficial del Estado» de 1 de septiembre).

Madrid, 2 de agosto de 1989.-El Director general, Carlos Navarro López.