

actividades y los aspectos que, en general, le sean asignados por la Coordinación.

El alumnado es el verdadero protagonista de la actividad. Es necesario conseguir su participación activa a través de los recursos (cuadernillo de ruta y otros), y mecanismos de animación más apropiados, tanto desde el punto de vista social y convivencial, como del desarrollo de sus capacidades individuales.

Los recursos, como elemento clave en el diseño, partiendo de los más próximos al ámbito de formación del alumnado (importancia de los recursos del propio centro de procedencia), y de los propios de la Comunidad visitada. La infraestructura (residencia, transporte, etc.) es un recurso más al servicio de la actividad.

El ámbito de desarrollo de la experiencia más allá de su realización práctica y que se extiende a los centros de destino de los grupos. Importancia de la evaluación y el seguimiento de los diferentes aspectos y contenidos que se han desarrollado. La Memoria, como reflexión general sobre las expectativas y los logros de la actividad.

## MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**26776** RESOLUCION de 14 de noviembre de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo del personal tripulante técnico de vuelo de la «Compañía Hispano Irlandesa de Aviación, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo del personal tripulante técnico de vuelo de la «Compañía Hispano Irlandesa de Aviación, Sociedad Anónima» (número de código 9009150) que fue suscrito con fecha 14 de julio de 1994, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma, y de otra, por los miembros del Comité de empresa y SEPLA, en representación del colectivo laboral afectado 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, 14 de noviembre de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

### TEXTO ARTICULADO DEL I CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO PARA EL PERSONAL TRIPULANTE TECNICO DE VUELO DE LA «COMPAÑIA HISPANO IRLANDESA DE AVIACION, S. A.»

#### CAPITULO I

##### Ambito de aplicación

###### Artículo 1. *Ambito personal.*

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

Quedan excluidos del ámbito personal de aplicación del Convenio:

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

Son partes otorgantes del presente Convenio, por parte empresarial la representación legal de «Compañía Hispano Irlandesa de Aviación, Sociedad Anónima» (en adelante «la Compañía»); y por parte de los tripulantes técnicos de vuelo (los pilotos), los representantes elegidos por los pilotos (en adelante «la Representación de los Pilotos»).

###### Artículo 2. *Ambito funcional.*

Será de aplicación el Convenio a las actividades de transporte aéreo desarrolladas por la empresa y al personal tripulante técnico de vuelo que preste sus servicios como piloto.

###### Artículo 3. *Ambito territorial.*

Estas normas serán de aplicación a todos los centros y lugares de trabajo que la Compañía tiene en todo el territorio del Estado español.

###### Artículo 4. *Ambito temporal.*

El presente Convenio tendrá vigencia desde el día 1 de julio de 1994, hasta el día 31 de diciembre de 1995.

Una vez vencida la vigencia del Convenio, se entenderá el mismo prorrogado de año en año, salvo denuncia expresa de alguna de las dos partes otorgantes en los términos a continuación citados.

En el supuesto de prorrogarse el Convenio, las retribuciones del mismo se revisarán de acuerdo con el índice de inflación previsto por el Gobierno de la Nación para el año de prórroga.

#### CAPITULO II

##### Condiciones generales

###### Artículo 5. *Denuncia.*

La denuncia del Convenio deberá producirse, en su caso, mediante escrito dirigido por la parte denunciante a la otra parte otorgante del mismo y, simultáneamente, a la autoridad laboral competente, dentro del mes de noviembre de 1995.

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

###### Artículo 6. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico e indivisible quedando las partes automáticamente vinculadas al cumplimiento en su totalidad. En el supuesto de que la jurisdicción competente, en el ejercicio de sus facultades, dejara sin efecto alguna de sus cláusulas, cualesquiera de las dos partes podrá reconsiderar su contenido, quedando suspendida mientras tanto su aplicación.

###### Artículo 7. *Conflictos de aplicación.*

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

###### Artículo 8. *Garantía personal.*

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

###### Artículo 9. *Comisión paritaria.*

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

Las funciones de esta Comisión serán las legalmente establecidas y las previstas en el presente Convenio, en especial aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, teniendo acceso a la documentación pertinente. Será preceptivo acudir a la Comisión en caso de conflictos laborales individuales o colectivos, derivados de la interpretación del Convenio, debiendo emitir informe con carácter previo a cualquier resolución judicial. Asimismo, queda facultada esta Comisión para adaptar al Convenio Colectivo las normas aeronáuticas que sobre actividades y descansos se promulguen.

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

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

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

#### Artículo 10. *Normativa complementaria.*

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

#### Artículo 11. *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*

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

#### Artículo 12. *Dedicación exclusiva.*

Los tripulantes técnicos no podrán dedicarse a otras actividades por cuenta ajena y en ningún caso en actividades aéreas, sin expresa autorización escrita de la Compañía.

#### Artículo 13. *Realización de servicios a otras empresas.*

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

No se podrán prestar estos servicios a terceros, cuando los mismos supongan una intervención en un proceso de conflicto laboral declarado.

#### Artículo 14. *Entrada en servicio de nuevas aeronaves.*

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

#### Artículo 15. *Comisión técnica.*

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

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

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

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

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

## CAPITULO III

### Clasificación funcional

#### SECCIÓN 1.ª DEFINICIONES

##### Artículo 16. *Alcance de las definiciones.*

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

##### Artículo 17. *Tripulante técnico.*

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

##### Artículo 18. *Tripulación.*

Conjunto de tripulantes técnicos y auxiliares nombrados expresamente por la Compañía para la realización de servicios de vuelo.

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

##### Artículo 19. *Piloto.*

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

#### SECCIÓN 2.ª FUNCIONES

##### Artículo 20. *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 Compañía para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves, realice tal función.

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

##### Artículo 21. *Copiloto.*

Piloto en posición de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave que va a volar, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, colabora en las funciones de pilotaje con el Comandante y le sustituye en el mando en casos de ausencia o incapacidad de éste.

#### SECCIÓN 3.ª CATEGORÍAS PROFESIONALES

##### Artículo 22. *Primer Piloto.*

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

##### Artículo 23. *Segundo Piloto.*

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

## CAPITULO IV

### Clasificación económica

##### Artículo 24. *Niveles retributivos.*

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

Pilotos	Niveles							
	1A	1	2	3	4	5	6	7
Primeros .....	1A	1	2	3	4	5	6	7
Segundos .....	1A	1	2	3	4	5	6	7

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

La Comisión Paritaria, como cometido delegado de la Comisión Negociadora, estudiará, para su aplicación, la ampliación de niveles de las clasificaciones anteriores, trabajos que tiene que tener ultimados antes de 1 de abril de 1995.

#### CAPITULO V

##### Ingresos, promociones y ceses

###### Artículo 25. Clasificación técnica.

Los tripulantes técnicos son pilotos con especialidades de primeros y segundos.

###### Artículo 26. Escalafón técnico.

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

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

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

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

Dentro de los dos primeros meses de cada año, la Compañía dará a conocer al personal el escalafón cerrado a 31 de diciembre del año anterior. Los pilotos tendrán un plazo de un mes a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Compañía sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la cual tendrá que resolver en idéntico plazo. En caso de serle denegada la reclamación podrá acudir en el plazo de un mes siguiente, computado desde el siguiente de la notificación de la contestación denegatoria, ante la Jurisdicción Social. Cuando la Compañía dejara transcurrir el plazo establecido para resolver, sin hacerlo, el plazo de un mes empezará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

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

###### Artículo 27. Antigüedad técnica.

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

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

###### Artículo 28. Antigüedad administrativa.

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

###### Artículo 29. Ingreso.

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

###### Artículo 30. Condiciones y pruebas de admisión.

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

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

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

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

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

###### Artículo 31. Período de prueba.

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

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

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

###### Artículo 32. Preferencia para el ingreso y provisión de vacantes.

1. En el supuesto de cubrir alguna vacante en los términos previstos en el artículo 31, el personal de la Compañía perteneciente a otra especialidad o categoría, tendrá preferencia para ocupar las plazas vacantes, siempre que no tuviesen en su expediente nota desfavorable, sometándose a las mismas pruebas y requisitos que se exijan al personal externo.

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

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

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

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

###### Artículo 33. Nuevas contrataciones.

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

###### Artículo 34. Designación de cargos.

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

- Director de operaciones.
- Jefe de instrucción.

Jefe de seguridad en vuelo.  
 Jefe de flota.  
 Jefe de inspección.  
 Instructor de flota.  
 Inspector de flota.  
 Jefe de oficina técnica.

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

#### Artículo 35. *Progresión y promoción.*

1. La promoción de pilotos podrá ser:

A) Por cambio de función.

El pase de un piloto a ejercer la función de Comandante se producirá por designación de la Compañía de entre todos los copilotos que hayan superado las evaluaciones, cursos y pruebas correspondientes. La opción para efectuar las evaluaciones, cursos y pruebas que se determinen, previos a la suelta de Comandante, se realizarán por riguroso orden de antigüedad en el escalafón, entre los copilotos que reúnan los requisitos determinados por la Compañía.

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

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

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

Si el tripulante no superase satisfactoriamente el examen teórico, el Simulador, o la suelta en línea, quedarán en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiese vacante, tendrá derecho a otro curso.

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

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

2. Se entenderá por progresión el pase de un piloto de un tipo de avión a otro de superior categoría, en el caso de que la Compañía tuviera dos o más tipos de aviones diferentes.

3. Las condiciones y pruebas para la promoción y progresión de pilotos serán establecidas por la Compañía y conocidas por la representación de los pilotos.

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

#### Artículo 36. *Renuncia a la promoción.*

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

#### Artículo 37. *Promoción por cambio de nivel.*

La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por parte del tripulante técnico se cumplan las condiciones siguientes:

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

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

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

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

#### Artículo 38. *Pérdida de capacidad.*

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

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

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

#### Artículo 39. *Cese voluntario.*

El tripulante técnico que desee dimitir y causar baja voluntaria en la Compañía, una vez superado y transcurrido el período de prueba que se le hubiera determinado en su contrato, se obliga a preavisar a la Compañía de tal decisión, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su baja efectiva en la empresa, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible.

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

#### Artículo 40. *Regulación de empleo.*

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

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

### CAPITULO VI

#### Programación de servicios

#### Artículo 41. *Programaciones.*

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

La Compañía preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los tripulantes técnicos al menos cinco días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publicará como mínimo para un mes. Ambas condiciones se cumplirán siempre que no existan causas excepcionales que las imposibiliten.

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

En la hoja de programación de servicios de los pilotos, y trimestralmente, deberán figurar, las horas totales de vuelo.

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

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

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

Cuando se produzca un cambio de servicio o serie de servicios (incluido horario), con una antelación de menos de 24 horas, el Departamento de Programación avisará al tripulante a su domicilio. Si no se localizase al tripulante en su domicilio, se le comunicará en el chequeo.

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

En el supuesto de que un tripulante no tenga en su poder la programación en el plazo fijado anteriormente, y por causas ajenas a él, deberá ser informado al menos verbalmente de su programación.

## CAPITULO VII

### Status de los pilotos

#### Artículo 42. Clasificación de situaciones.

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

- a) En activo.
- b) En comisión de servicio.
- c) Con licencia retribuida.
- d) Con licencia no retribuida.
- e) Excedencia voluntaria.
- f) Excedencia forzosa.
- g) En suspensión de actividad.
- h) Cualquier otra contemplada legalmente.

#### Artículo 43. Piloto en activo.

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

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

#### Artículo 44. Piloto en comisión de servicio.

Se entiende por comisión de servicio el desempeño por el piloto de funciones distintas a aquellas para las que inicialmente fue contratado.

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

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

#### Artículo 45. Piloto con licencia retribuida.

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

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

Los días citados se entenderán siempre naturales y coincidentes con la causa que los justifica.

En todos los casos la concesión de licencias retribuidas, los pilotos lo deberán comunicar por escrito con la máxima antelación a la Compañía, reservándose ésta el derecho a exigir los justificantes que acrediten las circunstancias alegadas para la obtención de tales licencias.

#### Artículo 46. Piloto con licencia no retribuida.

Anualmente los pilotos podrán solicitar un permiso sin sueldo por un plazo entre quince días ininterrumpidos por asuntos particulares.

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

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

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

#### Artículo 47. Piloto en excedencia voluntaria.

La excedencia voluntaria es la que se concede por motivos particulares del trabajador. Para la concesión de la excedencia voluntaria será necesario que el trabajador tenga en la empresa una antigüedad mínima de dos años.

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

Durante el tiempo en que el trabajador permanezca en situación de excedencia voluntaria, quedan en suspenso todos sus derechos y obligaciones y consecuentemente no percibirá remuneración alguna por ningún concepto, permaneciendo mientras tanto de baja a todos los efectos.

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

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

El excedente voluntario, que no solicitase el reintegro sesenta días antes de la terminación del plazo de la excedencia causará baja definitiva en la empresa.

Los pilotos en excedencia voluntaria deberán someterse a los reentrenamientos que determine la Compañía de acuerdo con la autoridad aeronáutica competente, teniendo derecho a las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que se inició la excedencia. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderá el derecho a la reincorporación.

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

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

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

#### Artículo 48. Piloto en situación de excedencia forzosa.

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

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

La incorporación de los excedentes especiales a su puesto de trabajo deberá tener lugar en el plazo de treinta días como máximo, desde que desaparecieron las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo

cuando esta fuera establecida por servicio militar o civil sustitutorio, en el que el plazo será de dos meses.

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la Compañía, los tripulantes en situación de excedencia especial, deberán someterse a los reentrenamientos de aquélla en caso de para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud de vuelo. En caso de incumplimiento de esta obligación el excedente perderá el derecho a su reincorporación a la empresa.

#### Artículo 49. *Piloto en situación de suspensión de actividad.*

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

Igualmente, se encontrarán en esta situación los pilotos que como consecuencia de cualquiera de los expedientes indicados en el párrafo anterior, están 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 pilotos afectados por los mismos se les garantizarán las condiciones económicas derivadas de la media de la flota.

#### Artículo 50. *Piloto en situación de ILT.*

Se considerará en situación de incapacidad laboral transitoria (ILT) al piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido una ILT, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos que están señalados.

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

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

### CAPITULO VIII

#### Lugar de prestación del servicio

##### Artículo 51. *Base.*

Lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en contrato, o bien en la situación de destacamento, residencia o destino.

##### Artículo 52. *Base principal.*

Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del tripulante como residencia habitual y desde la que normalmente se le programen sus servicios de vuelo.

##### Artículo 53. *Cambio de base.*

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

##### Artículo 54. *Día fuera de base.*

Se considera día fuera de base siempre que un piloto deba pernoctar fuera de su base habitual, y el día de regreso a su base, después de un período de permanencia fuera de la misma, si la hora de llegada es posterior a las 21.00 horas locales.

### CAPITULO IX

#### Destacamento, residencia y destino

##### Artículo 55. *Definiciones.*

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

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

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

**Destacamento.**—El lugar donde un piloto se encuentra fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días e inferior a siete meses. La duración de un destacamento con carácter forzoso será como máximo de treinta días, en este caso por la empresa se satisfarán los gastos de alojamiento. Si la duración de un destacamento con carácter forzoso excede de treinta días se le abonará una compensación equivalente al 20 por 100 de sus retribuciones fijas, en caso de que la compañía no le facilitará vivienda. Esta compensación no registrará en los destacamentos voluntarios.

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

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

##### Artículo 56. *Normas desplazamiento, residencia y destino.*

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

b) **Puntuación.**—Sólo se aplicará puntuación a los destacamentos, residencia o destinos asignados con carácter voluntario y con arreglo al siguiente baremo:

Destacamento: 1 punto por mes.

Residencia: 0,85 puntos por mes.

Destino: 0,85 puntos por mes.

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

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

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

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

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

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

##### Artículo 57. *Publicación, peticiones y asignación.*

###### A) **Publicación y peticiones:**

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

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

###### B) **Asignación y su publicación:**

La asignación de las situaciones de destacamento, residencia o destino podrán ser de carácter voluntario o forzoso.

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

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

- Destacamento hasta quince días: Dos semanas.
- Destacamento superior a quince días: Tres semanas.
- Residencia: Cuatro semanas.
- Destino: Seis semanas.

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

Forzoso.—Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubra total o parcialmente con pilotos que lo hayan solicitado de forma voluntaria, lo será con pilotos enviados forzosos.

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

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

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

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

#### Artículo 58. *Condiciones sociolaborales.*

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

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

Duración total del desplazamiento.

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

Se dispondrá de billete de ida y vuelta para la pareja e hijos o un acompañante a elección del piloto.

#### Artículo 59. *Condiciones económicas.*

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO X

### Actividad, tiempo de trabajo, descanso y vacaciones

#### SECCIÓN 1.ª DEFINICIONES

#### Artículo 60. *Actividad.*

Se entiende por actividad todo el tiempo que un piloto permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que

ésta le pueda asignar, de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas.

Su límite mensual, a efectos retributivos, queda determinado en ciento sesenta (160) horas, y el exceso sobre tal tope dará lugar a que cada hora trabajada en exceso sobre el mismo, se retribuya en la cantidad que se especifica en las tablas retributivas.

#### Artículo 61. *Actividad aérea.*

Se entiende por actividad aérea el tiempo computado desde la presentación del tripulante en el aeropuerto y firma después de terminar un período de descanso para ejecutar un servicio de vuelo, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último servicio. Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada treinta minutos después de haber sido notificada al tripulante técnico la cancelación.

Cuando la Compañía considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar, una mayor o menor anticipación en la presentación en las oficinas para la firma, la actividad aérea empezará a computarse desde dicho momento. La antelación mínima será de 45 minutos.

En aquellos casos justificados en que los trámites aduaneros y/o de inmigración no imputables a los pilotos originen una permanencia en el aeropuerto superior a treinta minutos a que se alude en el párrafo anterior, el período de descanso que se inicie comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

#### Artículo 62. *Actividad continuada.*

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

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

#### Artículo 63. *Actividad aérea diurna.*

La comprendida entre las 08.00 y las 21.00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

#### Artículo 64. *Actividad aérea nocturna.*

El período de actividad nocturna será entre las 21.00 horas y las 08.00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad. Siempre que la actividad nocturna sea igual o superior a cuatro horas se abonarán doce horas al precio correspondiente.

#### Artículo 65. *Vuelo.*

El realizado por remuneración por cualquier tripulante.

Cabe distinguir entre los siguientes tipos de vuelo:

Vuelo corto.—El de duración inferior a una hora quince minutos.

Vuelo medio.—El que tiene una duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Vuelo largo.—El de duración superior a 3 horas.

Vuelo mixto.—El compuesto por sectores con duraciones de distintas categorías. Se considerará a estos efectos como si todo él fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

#### Artículo 66. *Vuelo nocturno.*

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

#### Artículo 67. *Transporte en situación.*

En aquellos casos en que la ejecución de un vuelo o serie de vuelos como miembro de la tripulación vaya precedido de transporte en situación, sin que medie un período de descanso, la actividad aérea se contará desde sesenta minutos antes de la hora programada de salida para el transporte en situación, hasta treinta minutos después de haberse inmovilizado la aeronave en el aparcamiento, una vez finalizado el vuelo o serie de vuelos como miembro de la tripulación.

En aquellos casos en que la ejecución de un vuelo o serie de vuelos como miembro de la tripulación vaya seguida de un transporte en situación,

sin que medie un período de descanso, la actividad aérea se terminará treinta minutos después de haber finalizado el vuelo en situación.

En este supuesto (actividad aérea seguida de un transporte en situación) la Compañía no podrá programar, salvo pacto específico con los representantes de los pilotos, períodos (de actividad aérea seguida de un transporte en situación) superiores a dieciocho horas.

En aquellos casos en que el transporte en situación vaya precedido o seguido de un período de descanso, se computará como actividad desde sesenta minutos antes de la hora programada de salida para el transporte en situación, hasta treinta minutos después de la llegada.

#### Artículo 68. *Tiempo de vuelo.*

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

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

A efectos retributivos se considerarán los perfiles de vuelo o baremos pactados. Cuando no existan dichos perfiles se considerará este tiempo como tiempo de vuelo.

#### Artículo 69. *Etapas.*

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

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

#### Artículo 70. *Servicio de vuelo.*

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

#### Artículo 71. *Serie de servicios de vuelo.*

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

#### Artículo 72. *Tripulación técnica mínima.*

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

#### Artículo 73. *Tripulación técnica operativa.*

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

#### Artículo 74. *Vuelos de prueba, ferry técnicos y vuelos cancelados.*

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

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

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

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

#### Artículo 75. *Tripulación reforzada.*

Es aquella que cuenta con tripulante o tripulantes adicionales a lo que constituye la tripulación misma, de modo que cada tripulante pueda ser relevado de toda función a bordo, abandonando su puesto para disponer de descanso parcial en vuelo, siendo reemplazado por otro tripulante adecuadamente cualificado (título, licencia y habilitaciones) para realizar las funciones correspondientes en cualquier fase del vuelo.

#### Artículo 76. *Imaginaria.*

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

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

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

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

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

#### Artículo 77. *Día franco de servicio.*

Es aquél en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un servicio. Este deberá serle asignado antes de las veintidós horas del día anterior para la iniciación de la actividad aérea asignada.

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

#### Artículo 78. *Día libre.*

Día natural del que puede disponer libremente el tripulante sin que pueda ser requerido para servicio alguno.

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

#### Artículo 79. *Descanso.*

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

#### Artículo 80. *Lugar de descanso.*

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

#### Artículo 81. *Período de descanso.*

Se entiende por período de descanso el asignado a un piloto con el fin específico de que pueda descansar entre dos períodos de actividad, siendo el descanso mínimo igual al tiempo de actividad invertido en el servicio anterior o diez horas, el que sea mayor.

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

#### Artículo 82. *Descanso reducido o no disfrutado.*

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

#### Artículo 83. *Descanso parcial en tierra.*

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

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

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

#### Artículo 84. *Días libres.*

1. Los pilotos disfrutarán de diez días libres programados cada mes, en su base, excepto los meses de julio y agosto, que serán ocho días,



y los meses de noviembre, enero, febrero y marzo once días (este último mes siempre que no caiga la Semana Santa, en cuyo caso serían diez, trasladándose el día libre pendiente a los meses de abril o mayo)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Los días libres no disfrutados se compensarán en los siguientes meses, a elección del piloto, a razón de dos días libres por cada uno no disfrutado en el mes que lo desee. Este punto se exceptúa de aplicación en los meses de julio, agosto y septiembre.

7. Durante las fiestas navideñas se programará dentro de dos bloques de cuatro días libres, salvo renuncia voluntaria del piloto. En caso de no poderse cumplir por alteraciones de programación se estudiará su viabilidad entre la Compañía y la representación de los pilotos.

#### Artículo 85. Vacaciones.

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

Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en fracciones, éstas computarán a efectos del mínimo mensual garantizado por prima de razón viaje y actividad, de forma que por cada día natural de vacación corresponda una treintava parte del mínimo de horas de vuelo garantizada. El máximo de actividad mensual será reducido en la misma parte proporcional.

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

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

La fracción del período vacacional interrumpido por la precitada razón se disfrutará por designación de la Compañía antes del 31 de diciembre del año de que se trate. Si no fuera posible por continuar en tal fecha

en situación de baja, lo hará inmediatamente después del alta, sujeto a las necesidades operativas. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período y condición real en el que lo tenía que haber disfrutado.

#### Artículo 86. Lista de puntuación.

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

2. Lista de puntuaciones:

Mes	1.ª quincena	2.ª quincena
Enero .....	10	5
Febrero .....	5	5
Marzo .....	6	6
Abril .....	10	10
Mayo .....	10	10
Junio .....	12	12
Julio .....	15	15
Agosto .....	15	15
Septiembre .....	12	10
Octubre .....	6	6
Noviembre .....	5	5
Diciembre .....	5	15

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

#### Artículo 87. Puntuación inicial.

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

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

#### Artículo 88. Turnos de vacaciones.

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

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

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

b) Para los turnos forzosos, se darán vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor.

En caso de concurrir igualdad se situará en primer término el de menor antigüedad y en caso de igualdad el de menos edad.

Siendo el principal problema coordinar las peticiones de los tripulantes técnicos con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquieren compromiso de firmeza hasta treinta y cinco días antes de la fecha prevista de iniciación.

#### SECCIÓN 2.ª LIMITACIONES Y REGULACIONES

#### Artículo 89. Limitaciones.

Se estará a lo referido en la Circular 16/80 de la Dirección General de Aviación Civil.

#### Artículo 90. Límite de actividad aérea.

Se estará a lo referido en la Circular 16/80 de la Dirección General de Aviación Civil.

#### Artículo 91. Límite de etapas.

Se estará a lo referido en la Circular 16/80 de la Dirección General de Aviación Civil.

#### Artículo 92. Límite máximo de horas de vuelo.

Se estará a lo referido en la Circular 16/80 de la Dirección General de Aviación Civil.

**Artículo 93. Facultades del Comandante.**

Se estará a lo referido en la Circular 16/80 de la Dirección General de Aviación Civil.

**CAPITULO XI****Retribuciones****Artículo 94. Conceptos retributivos.**

Los pilotos estarán retribuidos por los conceptos siguientes:

**A) Retribuciones fijas:**

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

**B) Retribuciones variables:**

- a) Exceso de prima por razón de viaje.
- b) Exceso de actividad.
- c) Descanso reducido.
- d) Prima por actividad nocturna.
- e) Primas de horarios de vuelos en situación.
- f) Imaginarias.

**C) Otras retribuciones:**

- a) Plus de jefaturas y cargos adicionales.
- b) Dietas y dietas de contacto nacionales e internacionales.
- c) Gratificación de residencia destacamento destino.
- d) Seguros.

**Artículo 95. Salario base.**

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

**Artículo 96. Prima por razón de viaje.**

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

**Artículo 97. Plus de transporte.**

Los pilotos percibirán en concepto de plus de transporte mensualmente las cantidades que se especifican en la tabla de retribuciones, a excepción de los periodos vacacionales que se minorará proporcionalmente dicho plus de transporte.

**Artículo 98. Asistencia técnica.**

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

**Artículo 99. Gratificaciones extraordinarias.**

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

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

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

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

**Artículo 100. Prima de responsabilidad.**

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

**Artículo 101. Complemento por antigüedad.**

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

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

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

**Artículo 102. Exceso prima razón viaje.**

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

**Artículo 103. Exceso de actividad.**

Se establece una prima para retribuir aquellos casos en que se superen las ciento sesenta horas de actividad al mes. La cuantía de esta prima se establece en la tabla de retribuciones.

**Artículo 104. Prima por descanso reducido.**

Como prima por descanso reducido se establecen las cantidades reflejadas en la tabla de retribuciones. A estos efectos se considerarán las horas de descanso reducido de acuerdo con lo establecido en la definición de este mismo Convenio.

**Artículo 105. Prima por actividad nocturna.**

En concepto de prima por actividad nocturna se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en los artículos 64 y 66, y será una cantidad igual a la indicada en la tabla de retribuciones.

**Artículo 106. Prima horaria en vuelo de situación.**

En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 66, los pilotos percibirán el 50 por 100 del precio de la hora de vuelo del bloque 1.

Las horas de vuelos realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 59, y sin embargo, serán computables en su 50 por 100 a efectos de cobro.

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

**Artículo 107. Imaginaria.**

El concepto de retribución por imaginaria se abonará tal como se determina en el artículo 75, y computará como actividad normal al 50 por 100.

**Artículo 108. Dietas y dieta de contacto nacional e internacional.**

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

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

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

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

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

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

Las cantidades se establecen en la tabla de retribuciones.

**Artículo 109. Retribución en situación de comisión de servicio.**

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

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

**CAPITULO XII****Mejoras asistenciales y sociales****Artículo 110. Mejora de la prestación por incapacidad laboral transitoria.**

1. Con independencia de lo establecido en la legislación vigente sobre prestaciones y en caso de enfermedad común, accidente no laboral y maternidad, el piloto percibirá las prestaciones de la Seguridad Social desde el cuarto al quinto día de baja, ambos inclusivos, y a partir del décimo sexto la diferencia de tal prestación hasta el 100 por 100 del salario de las llamadas retribuciones fijas.

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

3. Estos complementos de garantía serán abonados tan solo hasta el límite de los dieciocho meses en situación de incapacidad laboral transitoria, salvo que el trabajador pase con anterioridad a la situación de invalidez en cualquiera de los grados previstos legalmente. En este caso el complemento se abonará hasta el día que pase a la situación de invalidez.

4. El salario a que se refiere en los apartados anteriores estará integrado por las retribuciones fijas.

**Artículo 111. Seguros.**

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

- Pilotos mayores de cincuenta años: 35.000 pesetas/mes.
- Pilotos entre cuarenta y uno y cincuenta años: 30.000 pesetas/mes.
- Pilotos entre treinta y uno y cuarenta años: 25.000 pesetas/mes.
- Pilotos menores de treinta y uno años: 20.000 pesetas/mes.

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

**Artículo 112. Enfermedad o accidente fuera del territorio nacional.**

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

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

**Artículo 113. Transporte fuera del territorio nacional.**

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

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

**Artículo 114. Accidente «in itinere».**

La Compañía, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a sus pilotos que puedan utilizar por su cuenta, con ocasión

del traslado al lugar del trabajo o regreso del mismo al domicilio del piloto o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estime oportuno para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonables exigidos por ella en cuanto a: itinerarios normales, medios adecuados, y en tiempo razonable.

**CAPITULO XIII****Uniformidad y varios****Artículo 115. Uniformes y material.**

La uniformidad es de uso obligatorio para todos los servicios de vuelo.

El material de vestuario, uniformidad y equipo de trabajo será proporcionado por la Compañía en las cantidades y caducidades que se señalen en acuerdo entre la representación de los pilotos y la Compañía.

**Artículo 116. Responsabilidad civil del Comandante.**

La Compañía se subrogará en la responsabilidad civil del Comandante que se derive de actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia no penadas por la ley, sin que pueda repercutir contra éste las cantidades satisfechas en concepto de indemnización, ello sin perjuicio de las sanciones disciplinarias a que hubiere lugar.

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

**Disposición transitoria primera. Circular operativa.**

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

**Disposición transitoria segunda. Revisión retributiva 1995.**

El 1 de enero de 1995 se llevará a cabo una revisión de las retribuciones del anexo I tomando como referencia el índice de inflación previsto por el Gobierno de la Nación para dicho año. Si al término del año la inflación real variase en más o menos de 1 punto de la prevista, se aplicaría el exceso de este punto actualizando la tabla de retribuciones con efectos 1 de enero de 1995, tomando como referencia para ello, en su caso, las retribuciones del año 1994.

**Disposición adicional primera. Normativa laboral supletoria.**

Mientras esté vigente, la Ordenanza Laboral para Compañías de Vuelos «Charter» (Orden de 26 de noviembre de 1974), será de aplicación como derecho dispositivo al presente Convenio en lo no previsto en el mismo y en la legislación vigente.

**Disposición adicional segunda. Pilotos en plantilla.**

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

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

Las partes acuerdan que lo dispuesto en el presente artículo inicie su validez el 1 de noviembre de 1994.

**Disposición final única derogatoria.**

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

Tabla salarial 1.ª Pilotos

Nivel	S. B. Pts./mes	P. R. V. Pts./mes	Transp. Pts./mes	A. téc. Pts./mes	Pr. resp. (*) Pts./mes	Total anual	P. hora	1.º bloque Pts./hora	2.º bloque Pts./hora	noct. Pts./hora	D.N.D. Pts./hora	D.N.M. Pts./día	D.I.M. USD/día	D.C.N. Pts./día	D.D.C.I. Pts./día	E. A. L. M. Pts./hora
7	319.432	228.166	21.424	53.560	199.645	11.339.786	4.563	5.932	7.986	1.141	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
6	319.432	245.278	21.424	53.560	199.645	11.579.354	4.906	6.377	8.585	1.226	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
5	319.432	262.391	21.424	53.560	199.645	11.818.936	5.248	6.822	9.184	1.312	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
4	319.432	279.503	21.424	53.560	199.645	12.058.504	5.590	7.267	9.783	1.398	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
3	319.432	296.615	21.424	53.560	199.645	12.298.072	5.932	7.712	10.382	1.483	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
2	319.432	313.727	21.424	53.560	199.645	12.537.640	6.275	8.157	10.980	1.569	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
1	319.432	330.841	21.424	53.560	199.645	12.777.236	6.617	8.602	11.579	1.654	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
1A	319.432	347.953	21.424	53.560	199.645	13.016.804	6.959	9.047	12.178	1.740	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571

S. B. = Salario base mensual (catorce mensualidades).

P. R. V. = Prima razón viaje mensual (catorce mensualidades).

Transp. = Plus de transporte mensual, (once mensualidades).

A. técn. = Plus de asistencia técnica mensual («transit check») (doce mensualidades).

P. resp. = Prima de responsabilidad mensual (Comandantes) (catorce mensualidades).

1.º bloque = Horas comprendidas entre cincuenta y una y setenta y cinco.

2.º bloque = Horas comprendidas entre setenta y seis en adelante.

Noct. = Horas de actividad laboral comprendidas entre las veintiuna L. T. y nueve L. T.

D. N. D. = Plus por descanso no disfrutado diario.

D. N. M. = Dieta nacional de manutención.

D. I. M. = Dieta internacional de manutención.

D. C. N. = Dieta de contacto nacional.

D. C. I. = Dieta de contacto internacional.

E. A. L. M. = Exceso actividad laboral mensual (más de ciento sesenta horas/mes).

Primas personal técnico vuelo:

Prima dirección OPS: 236.600 pesetas.

Prima Jefe de Flota: 129.480 pesetas.

Prima Jefe Instrucción: 160.680 pesetas.

Prima instrucción: 107.120 pesetas.

Prima Jefe Seg. Vuelo: 107.120 pesetas.

Prima Jefe Ofic. Técnica: 78.000 pesetas.

Prima instrucción tierra pilotos tierra TCP'S. 79.560 pesetas.

Prima instrucción tierra pilotos: 53.560 pesetas.

(\*) La prima de responsabilidad se abonará exclusivamente cuando se ejerzan las funciones de Comandante.

Tabla salarial 2.ª Pilotos

Nivel	S. B. Pts./mes	P. R. V. Pts./mes	Transp. Pts./mes	A. técn. Pts./mes	Total anual	P. hora	1.º bloque Pts./hora	2.º bloque Pts./hora	Noct. Pts./hora	D.N.D. Pts./hora	D.N.M. Pts./día	D.I.M. USD/día	D.C.N. Pts./día	D.D.C.I. Pts./día	E.A.L.M. Pts./hora
7	285.208	28.521	21.424	53.560	5.270.590	570	742	998	143	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
6	285.208	114.083	21.424	53.560	6.468.458	2.282	2.966	3.993	570	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
5	285.208	131.195	21.424	53.560	6.708.026	2.624	3.411	4.592	656	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
4	285.208	148.208	21.424	53.560	6.947.608	2.966	3.856	5.191	742	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
3	285.208	165.420	21.424	53.560	7.187.176	3.308	4.301	5.790	827	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
2	285.208	182.532	21.424	53.560	7.426.744	3.651	4.746	6.389	913	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
1	285.208	199.645	21.424	53.560	7.666.326	3.993	5.191	6.988	998	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571
1A	285.208	216.758	21.424	53.560	7.905.908	4.335	5.636	7.587	1.084	1.040	6.100	90	2.500	4.000	571

**26777** RESOLUCION de 14 de noviembre de 1994, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo de la empresa «Grupo Cruzcampo, Sociedad Anónima», para los centros de trabajo de El Puig (Valencia) y sus delegaciones comerciales.

Visto el texto del Convenio Colectivo de la empresa «Grupo Cruzcampo, Sociedad Anónima», para los centros de trabajo de El Puig (Valencia) y sus delegaciones comerciales (código de Convenio número 9008951), que fue suscrito con fecha 4 de agosto de 1994, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma, y de otra,

por el Comité de Empresa, en representación del colectivo laboral afectado, 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, 14 de noviembre de 1994.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.