

Rodrigo Medina. Ana. Universidad de Alcalá de Henares. Mención Honorífica.

Ingenieros Técnicos Aeronáuticos

- 1.º Picaposte López, Luis. Universidad Politécnica de Madrid. 425.000 pesetas.
- 2.º Desierto.
- 3.º Desierto.

Ingenieros Técnicos Agrícolas

- 1.º Bartolomé Gómez, María del Mar. Universidad Politécnica de Madrid. 425.000 pesetas.
 - 2.º Hernández Pérez, Daniel. Universidad Politécnica de Madrid. 325.000 pesetas.
 - 3.º Jiménez Jiménez, Francisco Javier. Universidad Politécnica de Madrid. 275.000 pesetas.
- Villarín Manzano, Juan Carlos. Universidad Politécnica de Madrid. Mención Honorífica.

Ingenieros Técnicos Forestales

- 1.º González Martínez, Santiago César. Universidad de Valladolid. 425.000 pesetas.
- 2.º Companys Ferrán, Xavier. Universidad de Lleida. 325.000 pesetas.
- 3.º Yuste Zazo, Javier. Universidad Politécnica de Madrid. 275.000 pesetas.

Ingenieros Técnicos Industriales

- 1.º Martínez García, Herminio. Universidad Politécnica de Cataluña. 425.000 pesetas.
 - 2.º Martín Bejarano, Ricardo. Universidad Politécnica de Madrid. 325.000 pesetas.
 - 3.º Sorbet Presentación, Francisco Javier. Universidad Pública de Navarra. 275.000 pesetas.
- Moreno Alfonso, Narciso. Universidad de Sevilla. Mención Honorífica.

Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

- 1.º Vega Naranjo, Juan Miguel. Universidad de Extremadura. 425.000 pesetas.
- 2.º Desierto.
- 3.º Desierto.

Ingenieros Técnicos de Telecomunicación

- 1.º Barea Navarro, Rafael. Universidad de Alcalá de Henares. 425.000 pesetas.
 - 2.º Lara Paez, Rafael. Universidad Politécnica de Madrid. 325.000 pesetas.
 - 3.º González Calvo, Israel. Universidad de Alcalá de Henares. 275.000 pesetas.
- Delgado Vallejo, Gregorio. Universidad Politécnica de Madrid. Mención Honorífica.

Ingenieros Técnicos Topógrafos

- 1.º Martín Carrascal, Valeriano. Universidad Politécnica de Madrid. 425.000 pesetas.
 - 2.º Acevedo Baos, Gabriel. Universidad Politécnica de Madrid. 325.000 pesetas.
 - 3.º Andrinal García, María Pilar. Universidad Politécnica de Madrid. 275.000 pesetas.
- Camacho Arranz, María Elena. Universidad Politécnica de Madrid. Mención Honorífica.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

5175 . RESOLUCION de 10 de febrero de 1995, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo de los Pilotos de «Air España, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de los Pilotos de «Air España, Sociedad Anónima» (número de código 9009430), que fue suscrito con fecha 12 de diciembre de 1994, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra, por la Sección Sindical del SEPLA, en representación 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, 10 de febrero de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

I CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO ENTRE LA EMPRESA «AIR ESPAÑA, SOCIEDAD ANONIMA» Y LOS TRIPULANTES TECNICOS DE VUELO

Artículo 1. *Ambito personal y funcional.*

Son partes concertantes del presente Convenio Colectivo de trabajo, por la parte empresarial, la empresa «Air España, Sociedad Anónima» (AIR EUROPA) (en adelante, AESA); y por parte de los Tripulantes Técnicos de Vuelo, la representación elegida por los mismos, actualmente la Sección Sindical del SEPLA (en adelante, la representación de los Pilotos).

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

Se excluyen de este ámbito:

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

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

Artículo 2. *Ambito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca a todos los centros y lugares de trabajo que AESA tenga establecidos o establezca en el futuro, en todo el territorio del Estado español, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo 1.º

Artículo 3. *Ambito temporal y denuncia.*

El presente Convenio tendrá vigencia desde la firma del mismo, una vez registrado por la autoridad laboral, hasta el 31 de diciembre de 1995. La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos desde el día 1 de noviembre de 1994.

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

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

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

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

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

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

Si durante el proceso de registro, la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas del Convenio en su actual redacción, la Comisión Negociadora deberá reunirse para considerar tal modificación, determinando si se mantiene la vigencia del resto del articulado del Convenio o, si por el contrario, la modificación de tal o tales cláusulas obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieran otorgado.

Artículo 6. *Comisión Paritaria de Interpretación.*

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

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

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

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

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

Artículo 7. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

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

Artículo 8. *Regulación de empleo.*

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

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

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

El número mínimo de tripulaciones por avión será de 4.6 en la flota de B-737 y en la B-757 (aviones certificados «no ETOPS») y seis en la de B-757 (aviones certificados «ETOPS»), siempre que las circunstancias operativas, de rutas y volumen de horas de vuelo no varíen respecto de las que han servido para determinar dichos ratios.

Artículo 9. *Dedicación y títulos.*

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

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

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

Artículo 10. *Salvaguarda de los intereses de la empresa.*

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

Artículo 11. *Dedicación exclusiva.*

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

Artículo 12. *Régimen de vida.*

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

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

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

Artículo 14. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*

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

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

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

Artículo 15. Alcance de las definiciones.

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

Artículo 16. Tripulación.

Conjunto de Tripulantes Técnicos y de Cabina de Pasajeros, nombrados expresamente por la Dirección de AESA para la realización de servicios de vuelo.

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

Artículo 17. Pilotos. Grupos laborales.

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

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

Artículo 18. Pilotos. Especialidades.

a) Comandante.—Cargo de confianza y a quien la Dirección de AESA designa, libre y expresamente de entre los Primeros Pilotos para ejercer el mando a bordo de sus aeronaves.

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

Artículo 19. Clasificación retributiva por niveles.

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

Primer Piloto:

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

Segundo piloto:

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

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

Artículo 20. Escalafón profesional.

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

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

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

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

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

Artículo 21. Antigüedad administrativa.

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

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

Se considerará antigüedad técnica la fecha de nombramiento en el grupo, siempre que se alcance la especialidad correspondiente. En caso de Comandante viene determinada por el nombramiento de Primer Piloto, según el artículo 26, sobre promoción. En caso de Copilotos será la fecha de suelta en su especialidad.

Artículo 23. Admisión e ingreso.

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

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

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

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

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

En el supuesto de que el Piloto cesara en la compañía, por dimisión voluntaria o despido procedente, antes del plazo de dos años efectivos, deberá abonar en su integridad el coste pendiente del curso, de acuerdo con el importe del gasto ocasionado por el mismo a la compañía.

Artículo 24. Condiciones y pruebas de ingreso.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 26. Promoción.

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

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

- a) Que le corresponda según la antigüedad técnica.
- b) Estar en posesión del título de Piloto de Transporte de Línea Aérea.
- c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de cuatro mil horas, para lo cual se computarán a razón de 1,25 las realizadas en aviones de línea aérea de categoría igual o superior al Boeing 737.
- d) Poseer informe recomendatorio favorable de las Jefaturas de Flota, Instrucción e Inspección.

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

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

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

A los únicos efectos de antigüedad técnica (escalafón profesional) los nombramientos de Primeros Pilotos se realizarán con la fecha de inicio del curso teórico de Primer Piloto, siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta en la especialidad sin necesidad de recibir más instrucción, por causas personales de nivel técnico, que 1/2 más de la establecida como restricción por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) en el reverso de su licencia.

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

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

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

Los Tripulantes Técnicos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse y/o a la progresión de flota, sin perjuicio de lo establecido en esta materia en el artículo 30, perdiendo esos derechos durante dos años. Dicha renuncia deberá constar por escrito.

Artículo 28. *Promoción por cambio de nivel.*

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

- a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive; y tres años en los niveles tercero y superiores.
- b) Haber efectuado dentro de su especialidad un número de horas de vuelo al año no inferior al 60 por 100 de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, siempre que la falta de tales horas de vuelo sea imputable al Piloto.
- c) Haber superado satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la compañía en dichos períodos, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta como a los periódicos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

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

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

Queda exceptuado el caso de cambio de nivel del 10 al 9 de Segundos Pilotos, que se realizará automáticamente al cumplir los dos años de servicio en activo en AESA, o al cumplir los requisitos de experiencia en vuelo de dos mil doscientas cincuenta horas en aviones de peso máximo estructural al despegue de 14.000 kilogramos o superior, o reactores, mil quinientas horas de B-737 o similar o superior, lo que ocurra antes de lo tres requisitos, transformándose su contrato en fijo a tiempo completo, si no lo tuviese.

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

Artículo 29. *Pérdida de capacidad.*

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

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

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

Artículo 30. *Progresión y regresión de Pilotos.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 32. *Programaciones.*

La representación sindical del colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos, por mediación de las Jefaturas de Flota o de la Dirección de Operaciones, participará aportando sugerencias e iniciativas que puedan ser de interés para la mejor resolución de problemas operativos específicos de las flotas y que revistan interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad y economía de la operación y con la óptima utilización de las tripulaciones.

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

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

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

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

Artículo 33. *Período de prueba.*

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

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

Artículo 34. *Licencias.*

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

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

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

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

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

Artículo 35. *Excedencia voluntaria.*

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

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

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

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

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a seis meses, prorrogables por períodos iguales por un plazo no superior a cinco años. El Piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determinen la Dirección de AESA, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que corresponda a la situación actualizada del momento en que se comenzó la excedencia. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderá el derecho a la reincorporación.

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

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

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

Artículo 36. *Excedencia forzosa.*

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

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

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

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

Artículo 37. *Servicio militar.*

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

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

Artículo 38. *Pilotos en suspensión de actividad.*

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

Igualmente, se encontrarán en esta situación los Tripulantes que, como consecuencia de cualesquiera de los expedientes indicados en el párrafo

anterior, estén cumpliendo la sanción principal o accesoria de su suspensión temporal de su actividad en vuelo.

Artículo 39. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*

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

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

Artículo 40. *Base.*

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

Artículo 41. *Base operativa.*

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

Artículo 42. *Destacamento.*

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

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

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

La compañía se reunirá con los representantes sindicales de los Pilotos a finales de los meses de abril y octubre de cada año, para encontrar el sistema más eficiente de asignación de los Pilotos a las bases, por medio de destacamentos voluntarios. Una vez acordadas bilateralmente las condiciones de los destacamentos, podrán optar a los mismos todos los Pilotos, teniendo prioridad aquellos con menor puntuación por destacamentos, según el anexo I de este Convenio, y, de darse igualdad en el número de puntos, aquél con mayor antigüedad técnica de entre los de su especialidad y flota.

Artículo 43. *Residencia.*

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

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

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

Artículo 44. *Destino.*

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

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

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

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

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

Sin perjuicio del párrafo anterior, los Tripulantes promovidos a Primer Piloto podrán ser destinados a base distinta, siendo la única compensación económica a percibir el abono de una cantidad a tanto alzado de 500.000 pesetas netas, en concepto de gastos de traslado y mudanza, previa justificación de los mismos (factura del traslado girada a nombre de AESA). El importe referido estará sujeto a revisión anual, a partir del 1 de enero de 1996, de acuerdo con el IPC del año inmediatamente anterior.

A los Pilotos en esta situación no se les podrá asignar una residencia con carácter forzoso, a no ser que cambien de grupo.

Asimismo, el Tripulante trasladado forzoso con motivo de su promoción a Primer Piloto tendrá derecho a disponer de los días libres correspondientes a cada mes, de forma consecutiva, a no ser que renunciara de forma expresa a ello.

Se les concederá tres veces al año, para su cónyuge o compañera conviviente e hijos, billetes gratuitos con reserva de plaza en los aviones de AESA, en trayectos de ida y vuelta desde su destino a su base de origen.

El número máximo de Comandantes con base o destino en Canarias será de 3.7 por avión; si al exceder este ratio hubiese alguno con carácter forzoso, regresará a su base de origen por orden de antigüedad técnica.

La compañía se reunirá con los representantes sindicales de los Pilotos a finales de los meses de abril y octubre de cada año para determinar el número de aviones basados en Canarias.

A los únicos efectos de este artículo se entenderá Canarias como una sola base.

Artículo 45. *Actividad.*

A) Actividad laboral ordinaria.—Se entiende por actividad laboral todo el tiempo que un Piloto permanece a disposición de la compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad tanto aérea como en tierra.

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

B) Actividad extraordinaria.—Se computará como actividad fuera de los mínimos mensuales garantizados aquella actividad laboral realizada al exceder el límite de actividad aérea continuada establecida por la Dirección General de Aviación Civil o en caso de descanso parcial en tierra, si excede de los límites sin computar el aumento producido por el descanso parcial.

Artículo 46. *Actividad aérea.*

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

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

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

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

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

Artículo 47. *Actividad diurna.*

La comprendida entre las ocho y las veintiuna horas «UTC».

Artículo 48. *Actividad nocturna.*

La comprendida entre las veintiuna y las ocho horas «UTC».

Artículo 49. *Servicio.*

Período de actividad asignado a un Piloto por AESA:

A) Servicio de vuelo.—Serie de etapas asignadas a un Piloto.

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

Artículo 50. Etapa.

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

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

Artículo 51. Límite de etapas.

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

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

Artículo 52. Tiempo de vuelo.

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

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

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

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

Velocidades reales.

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

Los perfiles así establecidos se denominan primarios y se publicarán seguidos de una «P».

Una vez realizados cincuenta vuelos entre dichos aeropuertos, se tomará el tiempo estadístico de bloque a bloque en esta ruta y se le añadirán quince minutos, siendo este nuevo tiempo el perfil definitivo, que no podrá ser modificado, pasando a ser parte del acervo económico del Piloto.

En la flota de «B-757», para los vuelos de larga duración o de características especiales, según vienen definidos en el artículo 64 siguiente, que no posean prima especial, se le añadirá un 25 por 100 más del tiempo tanto a los perfiles primarios como a los perfiles definitivos. Los perfiles así incrementados serán publicados seguidos de las siglas «PE».

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

Artículo 53. Descanso.

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

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

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

Artículo 54. Descanso parcial en tierra.

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

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

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

Artículo 55. Máximo de actividad aérea.

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

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

Artículo 56. Actividad aérea incrementada.

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

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

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

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

b) Vuelos de prueba.—Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes del avión.

Estos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo.

c) Vuelos «ferry» técnicos.—Son aquellos que se realizan con algún problema técnico que disminuye la aeronavegabilidad del avión con la tripulación técnica mínima a bordo y con la correspondiente autorización de la autoridad aeronáutica.

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

Artículo 58. Actividad en tierra.

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

El tiempo empleado devengará el 100 por 100 de actividad. Cuando se trate de simulador, a los Instructores se les abonará, además, la hora al 100 por 100 como hora de vuelo dentro de mínimos.

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

Artículo 59. Imaginaria.

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

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

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

Cuanto un Tripulante Técnico Piloto en situación de imaginaria se le asigne un servicio de vuelo o serie de ellos sin regreso a la base en el mismo día se le notificará la duración de la ausencia prevista.

La imaginaria devengará fuera de mínimo tres horas de vuelo en el nivel correspondiente. Si durante la imaginaria se realizara un vuelo inferior a tres horas de perfil, se devengará tres horas. Asimismo, devengará dentro de mínimos doce horas de actividad si se realiza en el domicilio del Tripulante y veinticuatro horas en cualquier otro caso.

Artículo 60. Día franco de servicio.

Es aquél en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante Técnico Piloto puede ser requerido para realizar un servicio. Este deberá serle asignado entre las veintidós y las veintidós

treinta horas locales del día anterior y para la iniciación de la actividad asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

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

Artículo 61. *Día libre.*

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

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

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

Artículo 62. *Días libres.*

Los Tripulantes Técnicos disfrutarán como mínimo de ocho días libres mensuales en el período de mayo a septiembre y de diez días en el período de octubre a abril, ambos inclusive.

Los días libres anteriormente mencionados figurarán en la programación quincenal.

Cuatro de los días libres estarán unidos en bloques de dos.

Todo día en que un Tripulante Técnico Piloto deba pasar un reconocimiento médico reglamentario deberá estar precedido de uno de los días libres. Todo vuelo trasatlántico o similar irá seguido, al menos, de uno de sus días libres.

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

No se programará servicios a un mismo Tripulante los días de Nochebuena/Navidad y los de fin de año/año nuevo, en un mismo período de Navidades, salvo pacto voluntario en contra, con conocimiento de la representación sindical de los Pilotos.

Si por causa de retrasos operativos se perdiese un día libre programado, éste será devuelto en un plazo máximo de tres meses, es decir, en la sexta programación a contar desde que se perdió dicho día; figurará en la programación con las letras «L.D.», tendrá el mismo tratamiento en el cómputo del mínimo mensual garantizado que un día de vacaciones retribuidas y devengará en el mes de su pérdida una cantidad extra del 50 por 100 que un día normal de trabajo, a saber: Mínimos garantizados divididos por sesenta.

La máxima acumulación de días libres perdidos será de seis por Piloto y de dos al mes.

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

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

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

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

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

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

En caso de que en 1995 y años posteriores AESA no programase dentro del año las vacaciones solicitadas a un Piloto dentro del año natural, se devengarán cinco días extras acumulables al resto de vacaciones.

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

Artículo 64. *Vuelos de características especiales.*

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

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

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

Artículo 65. *Programación de servicios.*

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

La compañía regulará trimestralmente sus programaciones de modo que, atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y que se derivan de la operación, las horas cobradas, las imaginarias, días libres y días fuera de base, vayan distribuyéndose de forma más racional y equitativa entre todos los Pilotos de una misma flota y categoría.

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

Artículo 66. *Conceptos retributivos.*

Las retribuciones para el año 1994 son las que vienen determinadas en la tabla del anexo II del Convenio, para cada uno de los períodos de 1 de enero a 31 de octubre y 1 de noviembre a 31 de diciembre de 1995.

Los Pilotos percibirán sus haberes mensualmente, como máximo, el día 1 del mes siguiente al de su devengo si es hábil, sino el día hábil inmediatamente posterior. Los haberes se harán efectivos mediante talón o transferencia bancaria a elección de la empresa.

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

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

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

a) Retribuciones fijas:

1. Salario base.
2. Antigüedad (si procede, como complemento «ad personam»).
3. Prima razón viaje.
4. Gratificaciones extraordinarias.
5. Plus de transporte.
6. Prima de responsabilidad (cuando corresponda por determinación de la compañía).
7. Asistencia técnica.
8. Seguros.

b) Retribuciones variables:

1. Horas en exceso de cincuenta y cinco y hasta setenta y cinco (horas 1).
2. Horas en exceso de setenta y cinco (horas 2).
3. Horas en exceso de actividad a partir de ciento sesenta.
4. Primas horarias en vuelos de situación.
5. Prima por actividad nocturna.
6. Imaginarias.
7. Dietas, nacionales e internacionales.
8. Vuelos autorización especial.
9. Descanso no disfrutado.

c) Otras retribuciones:

1. Plus por jefaturas y cargos adicionales.
2. Dieta por residencia, destacamentos o destino.
3. Día libre no disfrutado.

Artículo 67. Salario base.

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

Artículo 68. Antigüedad.

Con la firma del 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 en el período 1 de enero de 1994 a 31 de octubre de 1994.

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

Artículo 69. Plus de transporte.

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

Artículo 70. Gratificaciones extraordinarias.

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

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

Artículo 71. Dietas por destacamento.

Para atender los gastos que se originen en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la compañía fuera de su base se abonarán unas dietas.

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

Artículo 72. Dieta por residencia y destino.

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

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

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

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

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

Artículo 74. Prima horaria.

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

Artículo 75. Prima por actividad.

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

Artículo 76. Prima de actividad nocturna.

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

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

Artículo 77. Licencia retribuida.

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

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

a) Vuelos de situación: En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 57, los Tripulantes Técnicos percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al perfil o tiempo de calzos, lo que sea mayor, con valor de la prima de hora tipo 1.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 65, y las mismas se computarán fuera de mínimos a efectos de cobro.

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

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

Artículo 79. Dieta.

Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la empresa. Pueden ser nacionales o internacionales, según que los gastos se originen en territorio nacional o extranjero.

Artículo 80. Cómputo de dietas.

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

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

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

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

5. Para determinar el horario del día se tomará como referencia el horario «U.T.C.».

Artículo 81. Anticipos de dietas.

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

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

Artículo 82. Anticipos.

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

Artículo 83. Uniformidad.

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

El vestuario a suplir por la empresa será:

Un uniforme azul de verano o invierno al año.

Cinco camisas de manga corta al año.

Una gabardina azul cada cinco años.

Un par de zapatos tipo «mocasin negro» al año.

Cinco pares de calcetines negros al año.

Una gorra de uniforme al año.
 Una maleta cada cinco años.
 Dos juegos de hombreras al año.
 Un cinturón negro al año.
 Dos corbatas negras al año.
 Un afilador de corbata cada dos años.
 Una chaqueta de color azul al año.

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

Artículo 84. Comidas de Tripulantes Técnicos.

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

1. La empresa suministrará a sus aviones comidas para los Pilotos, en los períodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.
2. Por razones de seguridad se adoptarán toda suerte de medidas de higiene en el suministro de estas comidas, así como se proveerá el menaje adecuado para las mismas. Por las mismas razones, serán administradas en la escala determinada de acuerdo con la representación sindical de los Pilotos.
3. Por razones de seguridad, la comida del Comandante será siempre distinta a la del Copiloto.
4. En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará necesariamente la representación de los Pilotos, dando su opinión.
5. Los desayunos, comidas y cenas de los Pilotos se suministrarán siempre que la actividad esté comprendida entre las cinco y las diez horas, las trece y las dieciséis horas y entre las veinte treinta y las veinticuatro horas, respectivamente.

Artículo 85. Alojamiento.

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

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

AESA presentará a los representantes sindicales, para su visto bueno, los alojamientos propuestos para uso de las tripulaciones técnica, teniendo dichos representantes la posibilidad de constatar la idoneidad de dichas instalaciones, sin que tal constatación conlleve ningún gasto adicional para la empresa.

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

Artículo 86. Transporte en base.

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

AESA se compromete, coadyuvando para ello la Sección Sindical del SEPLA, a obtener el mismo tratamiento de tarifas en el aparcamiento aeroportuarios que tiene el personal de tierra para los Pilotos. Si a 30 de junio de 1995 no se hubiera logrado tal compromiso, AESA, asumirá el 50 por 100 de la diferencia de tarifas disfrutados por el personal de tierra y el abonado por el Piloto, previa justificación del servicio e importe abonado.

Artículo 87. Transporte fuera de la base.

Será facilitado por AESA y a cargo de ella.

Artículo 88. Accidentes «in itinere».

La compañía, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a los Pilotos, que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo a su domicilio o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamiento sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonables exigidos por ella en cuanto a: itinerarios normales; medios adecuados, y en tiempo razonable. Todo ello sin perjuicio de la calificación que en cada caso bien la entidad gestora de accidentes, bien la jurisdicción correspondiente puedan determinar.

Artículo 89. Uso de billetes.

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

- a) Vuelos en general, sujeto a espacio, sin limitación, al 100 por 100 de descuento.
- b) Vuelos regulares, 15 por 100 de descuento sin limitación con reserva de plaza.

Artículo 90. Enfermedad o accidente fuera del territorio.

El personal que se halle en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional, tendrá pleno derecho a que la compañía, a través de los seguros sociales obligatorios o, en defecto de estos, por la entidad de asistencia sanitaria concertada, garantice los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos aconsejen el traslado a su residencia, centro de trabajo habitual o al lugar que estimen oportuno, siendo a cargo de dicha garantía los gastos de dicho traslado, siempre dentro de los límites y condiciones legalmente establecidos o determinados en las pólizas de seguros correspondientes.

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

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

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

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

- a) Segundos Pilotos incluidos en el nivel 3: 20.000 pesetas mensuales.
- b) Segundos Pilotos incluidos en los niveles 7 y superiores: 26.666 pesetas.
- c) Primeros Pilotos incluidos en los niveles 8 al 6: 40.984 pesetas.
- d) Primeros Pilotos incluidos en los niveles 5 y superiores: A la cantidad del apartado b) se le aumentará 16.393 pesetas mensuales por nivel.

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

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

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

El presente artículo entrará en vigor el 1 de enero de 1995.

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

Artículo 92. Pérdida de licencia.

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

Con efectos de 1 de enero de 1995 se aplicará sobre las cantidades correspondientes el aumento que proceda de computar la media ponderada de retenciones por IRPF, corriendo por cuenta del Piloto las deducciones y retenciones legalmente establecidas.

Artículo 93. Seguridad Social complementaria.

A) Enfermedad y maternidad:—A partir del primer día y mientras dure la situación de incapacidad laboral transitoria (ILT) derivada de enfermedad común accidente no laboral y maternidad, la empresa garantiza a los Pilotos el complemento preciso para que, sumando a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100 por 100 de las retribuciones fijas garantizadas según artículo 66. Este criterio será de aplicación, igualmente, en cuanto se refiere a las gratificaciones extraordinarias que se especifican en este Convenio.

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

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

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

C) Normas comunes:

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

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

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

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

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

Esta situación cesará cuando termine la situación de ILT.

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

Artículo 94. *Traslado de cadáveres.*

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

Artículo 95. *Imposición de sanciones.*

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

1. Un miembro nombrado por la compañía.
2. El Director de Operaciones.
3. El Jefe de Flota del Piloto implicado.
4. El Jefe de Instrucción de la compañía.
5. Dos representantes legales de los Pilotos.
6. Dos miembros asesores referidos en el artículo 96 del presente Convenio.

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

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

En cuanto a calificación de faltas y sanciones ambas partes se remiten expresamente a la Ordenanza Laboral para Compañías de Vuelos «Charter», Orden de 26 de noviembre de 1974.

Artículo 96. *Calificaciones profesionales y Comisión Técnica.*

En caso de que un Piloto sea calificado por debajo del mínimo requerido durante una inspección o verificación, se le programará el entrenamiento necesario para su recuperación y si fuese calificado de nuevo por debajo del mínimo, el Departamento de Instrucción elaborará un programa de reentrenamiento teórico y/o práctico seguido de una nueva inspección con un Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones, en presencia de un Inspector delegado de la Dirección General de Aviación Civil.

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

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

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

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

En cada inspección o prueba de verificación de competencia el Instructor o Inspector entregará una copia del resultado firmado al Piloto inspeccionado.

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

Artículo 97. *Mantenimiento de garantías.*

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

Artículo 98. *Responsabilidad civil.*

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

Disposición transitoria primera. *Días libres pendientes.*

AESA dispone de un plazo de dos años, es decir hasta finales de noviembre de 1996, para devolver los días libres que no se han disfrutado hasta la fecha; estos días, que no devengarán cantidad extra alguna, mantendrán el prorrateo a su devolución a que se refiere el artículo 62, séptimo párrafo, del presente Convenio y estarán específicamente señalados en la programación.

Disposición transitoria segunda. *Descanso no disfrutado.*

Es la retribución variable que devenga el Tripulante Técnico Piloto cuando tiene un descanso superior a diez horas e inferior a la actividad anterior, liquidándose la misma a razón de la diferencia existente entre la actividad realizada y el descanso efectivamente disfrutado, que se compensa como si de actividad se tratara.

Esta disposición mantendrá su vigencia hasta el día 31 de diciembre de 1995.

Disposición final primera. Cláusula derogatoria.

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

Disposición final segunda. Normativa supletoria.

Se aplicará con carácter supletorio, en lo no regulado en el presente Convenio, la Ordenanza Laboral para Compañías de Vuelos «Charter», Orden de 26 de noviembre de 1974, así como las demás disposiciones vigentes.

ANEXO I**Procedimientos de vacaciones y destacamentos****Vacaciones:**

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

2. Lista de puntuación:

Mes	Primera-quincena	Segunda quincena
Enero	8	6
Febrero	6	6
Marzo	(6/10)*	(6/10)*
Abril	(8/10)*	(8/10)*
Mayo	8	10
Junio	10	12
Julio	12	12
Agosto	12	12
Septiembre	10	8
Octubre	6	6
Noviembre	6	6
Diciembre	6	12

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

3. Al Piloto que disfrute un período de vacaciones con carácter forzoso, solamente se le sumarán la mitad de los puntos que correspondan a dicho período.

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

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

6. Los Pilotos de nuevo ingreso en la plantilla del personal de vuelo, adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su grupo y especialidad que la tenga más alta.

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

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

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

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

B) Para los turnos forzosos, se dará las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En caso de concurrir en igualdad en el número de puntos, se situará en primer término al de mayor número de orden en el escalafón de entre su misma especialidad y flota.

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

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

Destacamentos, residencias y destinos:

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

2. Lista de puntuación:

Destacamento nacional: Dos puntos por mes.

Destacamento internacional: Cuatro puntos por mes.

Residencia nacional: Doce puntos por año.

Residencia internacional: Veinticuatro puntos por año.

Destino nacional: Seis puntos por año.

Destino internacional: Doce puntos por año.

ANEXO II**Tabla de retribuciones**

Tablas salariales mensuales de Tripulantes Técnicos de Vuelo vigentes desde el 1 de noviembre de 1994 al 31 de diciembre de 1995

Nivel	Salario base	P. R. viaje	P. transporte	P. A. técnica	H. vuelo 1	H. vuelo 2	Act. labor.	P. Imagin.	H. nocturna
1A	354.235	265.676	17.712	59.040	8.233	9.260	1.772	24.699	983
1B	354.235	259.182	17.712	59.040	8.026	9.054	1.712	24.078	983
1C	354.235	252.687	17.712	59.040	7.820	8.847	1.653	23.460	983
1	354.235	246.193	17.712	59.040	7.613	8.641	1.594	22.839	983
2	354.235	239.708	17.712	59.040	7.407	8.434	1.535	22.221	983
3	354.235	233.204	17.712	59.040	7.200	8.228	1.476	21.600	983
4	354.235	226.710	17.712	59.040	6.993	8.021	1.417	20.979	983
5	354.235	220.216	17.712	59.040	6.786	7.815	1.358	20.358	983
6	354.235	213.722	17.712	59.040	6.580	7.607	1.299	19.740	983
7	354.235	207.227	17.712	59.040	6.372	7.401	1.240	19.116	983
8	354.235	200.733	17.712	59.040	6.166	7.194	1.180	18.498	983

Nivel	Salario base	P. R. viaje	P. transporte	P. A. técnica	H. vuelo 1	H. vuelo 2	Act. labor.	P. Imagin.	H. nocturna
1A	247.964	206.637	17.712	59.040	5.845	6.790	1.299	17.535	699
1B	247.964	206.142	17.712	59.040	5.639	6.584	1.240	16.917	699

Nivel	Salario base	P. R. viaje	P. transporte	P. A. técnica	H. vuelo 1	H. vuelo 2	Act. labor.	P. Imagin.	H. nocturna
1C	247.964	193.648	17.712	59.040	5.431	6.377	1.180	16.293	699
1	247.964	187.154	17.712	59.040	5.225	6.170	1.122	15.675	699
2	247.964	180.660	17.712	59.040	5.018	5.963	1.063	15.054	699
3	247.964	174.166	17.712	59.040	4.812	5.757	1.003	14.436	699
4	247.964	167.671	17.712	59.040	4.605	5.550	945	13.815	699
5	247.964	161.176	17.712	59.040	4.399	5.344	886	13.197	699
6	247.964	154.682	17.712	59.040	4.192	5.137	826	12.576	699
7	247.964	148.188	17.712	59.040	3.986	4.931	767	11.958	699
8	247.964	141.694	17.712	59.040	3.778	4.724	709	11.334	699
9	210.769	120.439	17.712	50.184	3.211	4.015	602	9.633	594
10	148.778	85.016	17.712	35.424	2.266	2.834	424	6.798	419

Prima Resp. Comandante: 167.091 pesetas/mes. Prima jefatura flota: 200.000 pesetas/mes. Prima jefatura Seg. vuelo: 150.000 pesetas/mes. Prima F/O Seg. en vuelo: 50.000 pesetas/mes. Prima Instruc. vuelo: 100.000 pesetas/mes. Prima instrucción tierra: 50.000 pesetas/mes. Prima inspección: 100.000 pesetas/mes. Prima vuelos Aut. Esp. 22.809 pesetas/mes.

ANEXO III

Importe de las dietas

Con efectos del día 1 de enero de 1995 las dietas tendrán las siguientes cuantías:

- A) Primeros Pilotos:
- Dieta nacional, 7.200 pesetas.
 - Dieta internacional, 13.100 pesetas.
- B) Segundos Pilotos:
- Dieta nacional: 6.850 pesetas.
 - Dieta internacional, 12.500 pesetas.

Con efectos del día 1 de enero de 1996, para los Segundos Pilotos las dietas tendrán las mismas cuantías que los Primeros Pilotos fijadas para el año 1995 antes referidas.

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

ANEXO IV

Representación de los Tripulantes Técnicos

La compañía se obliga a aceptar, y así lo hace en este acto, como único interlocutor válido con la compañía del colectivo de Tripulantes Técnicos Pilotos a la sección sindical del SEPLA en AESA, mientras reúna la mayoría representativa del colectivo de Pilotos, y reconoce como representantes del mismo a cinco Delegados sindicales de dicha sección sindical, según el artículo 10.3 de la Ley Orgánica de 2 de agosto de 1985, 11/1985, de Libertad Sindical.

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

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

5176

CORRECCION de errores de la Resolución de 11 de enero de 1995, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo Nacional de Artes Gráficas, Manipulados de Papel y Cartón, Editoriales e Industrias Auxiliares.

Advertidos errores en el texto del Convenio Colectivo citado, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 21, de 25 de enero de 1995,

se transcriben a continuación las oportunas correcciones a los precedentes efectos:

Página 2372, columna izquierda, letra f) del artículo 1.2.A), último párrafo, línea 5, donde dice: «... en la que existan máquina de impresión ...», debe decir: «... en la que existan máquinas de impresión ...».

Página 2375, columna derecha, artículo 6.0, párrafo 4, línea 4, donde dice: «... competencia profesional, entre los que se incluye ...», debe decir: «competencia profesional, entre los que se incluye ...».

Página 2377, columna izquierda, número 12 del artículo 6.1.2.5.A) Personal técnico, letra b) —analista—, línea 2, donde dice: «... de programas destinadas a equipos ...», debe decir: «... de programas destinados a equipos ...».

Página 2379, columna derecha, última línea de la citada página, donde dice: «... procedimiento electrolítico, bancos ...», debe decir: «procedimiento electrolítico, blancos ...».

Página 2380, columna izquierda, párrafo 8, línea 1, donde dice: «Trabajadores Montadores: ...», debe decir: «Trazadores Montadores: ...».

Página 2381, columna derecha, apartado «Trabajos Complementarios», párrafo 1, línea 3, donde dice: «... casos, máquina auxiliares.», debe decir: «casos, máquinas auxiliares.».

Página 2383, columna izquierda, epígrafe «Oficios Manuales», línea 4, donde dice: «Revisar y cortar papel calcográfico.», debe decir: «Revisar y contar papel calcográfico.».

Página 2393, columna derecha, donde dice: «7.3.8. Complemento de Toxicidad», debe decir: «Complemento de Toxicidad o Insalubridad».

Página 2395, columna izquierda, párrafo 4, línea 4, donde dice: «... concertado particularmente ...», debe decir: «... concertado particularmente ...».

Página 2395, columna derecha, artículo 8.5.2. «Licencias Extraordinarias», párrafo 1, línea 3, donde dice: «... preciso, conviniéndose ...», debe decir: «... preciso, conviniéndose ...».

Página 2395, columna derecha, artículo 8.7. «Horas Extraordinarias», párrafo 3, letra b), línea 6, donde dice: «... de que se trate y la de mantenimiento, ...», debe decir: «... de que se trate, y las de mantenimiento ...».

Página 2400, columna izquierda, artículo 15, apartado «Comisión de refundición de normas», párrafo 2, línea 2, donde dice: «... aquellas mantendrán se carácter...», debe decir: «... aquellas mantendrán su carácter ...».

Página 2403, tabla salarial «Personal con Retribución Mensual», fila calificación 2,80, columna 3, quinquenios, donde dice: «19.442», debe decir: «19.422».

Página 2403, tabla salarial «Personal con Retribución Diaria», fila calificación 1,22, columna 3, quinquenios, donde dice: «2.162,56», debe decir: «2.162,66».

Página 2403, tabla salarial «Personal con Retribución Diaria», fila calificación 2,10, columna Base Convenio, donde dice: «3.327,05», debe decir: «3.237,05».