

aprobado por Real Decreto 1951/2000, de 1 de diciembre y de otra parte, el Consejero de Empleo y Mujer de la Comunidad de Madrid, en su calidad de Presidente del Servicio Regional de Empleo, Organismo Autónomo Administrativo creado por la Ley 5/2001, de 3 de julio, han formalizado, con fecha 30 de diciembre de 2004, un Acuerdo de Prórroga del Convenio de colaboración, para el «Desarrollo del plan de formación de auxiliares técnicos de investigación, FINNOVA-2004».

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8.2) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede la publicación del citado Convenio, en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 8 de marzo de 2005.—El Director general, Mario Gómez Pérez.

ACUERDO DE PRÓRROGA DEL CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIÓN Y TECNOLOGÍA AGRARIA Y ALIMENTARIA Y EL SERVICIO REGIONAL DE EMPLEO DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE FORMACIÓN DE AUXILIARES TÉCNICOS DE INVESTIGACIÓN (FINNOVA 2004)

En Madrid, a 30 de diciembre de 2004

REUNIDOS

De una parte, el Excmo. Sr. D. Juan José Güemes Barrios, Consejero de Empleo y Mujer de la Comunidad de Madrid, en su calidad de Presidente del Servicio Regional de Empleo, Organismo Autónomo Administrativo creado por la Ley 5/2001, de 3 de julio, en nombre y representación del mismo, en virtud de las competencias delegadas en materia de convenios por Acuerdo de 21 de enero de 2002, del Consejo de Administración del referido Organismo Autónomo.

Y de otra parte, el Ilmo. Sr. D. Mario Gómez Pérez, Director General del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria (en lo sucesivo INIA), con NIF Q-2821013-F, con sede en Madrid, carretera de La Coruña Km 7.5, en representación del mismo, en virtud del Real Decreto 1879/2004, de 6 de septiembre (BOE 07-09-04), por el que se dispone su nombramiento, actuando conforme a las atribuciones que le confiere el artículo 12 del Estatuto del INIA, aprobado por Real Decreto 1951/2000, de 1 de diciembre (BOE 02-12-00).

Ambas partes se reconocen capacidad suficiente para obligarse en el presente Convenio, y a tal efecto

EXPONEN

Primero.—Que, con fecha 12 de abril de 2004 se formalizó el convenio de colaboración referenciado en el encabezamiento del presente documento y que en sus cláusulas segunda y décima dice:

Segunda. *Número y duración de las becas.*—El Servicio Regional de Empleo, a través del Plan de Formación de Auxiliares Técnicos para la Innovación (FINNOVA 2004), ha convocado ocho becas de prácticas para la formación en el ámbito de los proyectos de investigación y nuevas tecnologías, reflejados en el Anexo, atendiendo a la descripción de los perfiles que figuran en el mismo.

La duración de las becas será de 12 meses con dedicación a tiempo completo que comenzará a partir del 1 de enero de 2004.

Décima. *Duración del convenio.*—El presente Convenio de colaboración permanecerá en vigor desde la fecha de su firma hasta la finalización del Plan FINNOVA 2003-2004 y, en todo caso, hasta el 31 de diciembre de 2004, al amparo de la Orden 9035/2003, de 12 de noviembre, de la Consejería de Trabajo, por la que se regula la concesión de ayudas para el desarrollo del Programa de Puestos de Becas FINNOVA 2004 (BOCM n.º 275).

Segundo.—Que con fecha 12 de abril de 2004 la Gerencia del Servicio Regional de Empleo de la Comunidad de Madrid ha resuelto la concesión de las becas del Plan FINNOVA, cofinanciadas por el Fondo Social Europeo, convocadas por Orden 9035/2003, de 12 de noviembre, de la Consejería de Trabajo.

Que por este motivo los/as becarios/as se han incorporado al INIA el 16 de abril de 2004.

Que dado que han existido causas de fuerza mayor, ajenas a la voluntad de las partes, para que los/as becarios/as se incorporen el 1 de enero del presente año y cumplimentar las cláusulas segunda y décima del convenio de colaboración entre el INIA y el Servicio Regional de Empleo, y estando los firmantes conformes,

ACUERDAN

Prorrogar el plazo de vigencia del Convenio de Colaboración suscrito el 12 de abril de 2004 entre el Servicio Regional de Empleo y el INIA para el desarrollo del Plan de Formación de Auxiliares Técnicos de Investigación FINNOVA 2004, hasta la finalización de las becas.

Y para que así conste, se firma por ambas partes en el lugar y fecha indicado en el encabezamiento.—El Director General del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria, Mario Gómez Pérez.—El Consejero de Empleo y Mujer de la Comunidad de Madrid, Juan José Güemes Barrios.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

8520

RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2005, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación de las modificaciones del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, S. A.

Visto el texto de las modificaciones del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, S.A. (publicado en el BOE. de 1-5-1999), (Código de Convenio n.º 9007480), que fue suscrito con fecha 10 de febrero de 2005, 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, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo, esta Dirección General de Trabajo, resuelve:

Primero: Ordenar la inscripción de las citadas modificaciones del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, S.A. en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo: Disponer su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 5 de mayo de 2005.—El Director general, Esteban Rodríguez Vera.

RELACION DE NUEVOS TEXTOS DE ARTÍCULOS Y DISPOSICIONES DEL III CONVENIO COLECTIVO DE PILOTOS DE LA COMPAÑÍA SPANAIR QUE HAN RESULTADO MODIFICADOS A RAÍZ DE LOS ACUERDOS ALCANZADOS ENTRE LA DIRECCION DE LA EMPRESA Y LA REPRESENTACIÓN DE PILOTOS

Artículo 2. Ámbito personal.

El presente Convenio afecta a todos los trabajadores contratados en España para prestar servicios en el territorio nacional o en el extranjero, como personal Técnico de Vuelo, en plantilla de Spanair, encuadrados en los grupos de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Igualmente, será de aplicación a los Pilotos en situación de pérdida de licencia en activo en tierra en los términos establecidos en el Anexo VIII del presente Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

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, o Convenios Colectivos.

El personal ajeno a Spanair que realice prácticas de vuelo.

El personal que ingrese en la compañía, en función de Título Aeronáutico, recogido en el Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este Título en tierra.

Pilotos en formación no vinculados laboralmente a Spanair, contemplados en el artículo 133.

Artículo 3. Ámbito temporal.

El presente Convenio entrará en vigor con efectos del 1 de enero de 1999 y mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2004, excepto

para los conceptos o materias para los que se señale expresamente un período de vigencia distinto.

Las condiciones salariales del presente Convenio se revisarán anualmente en función del I.P.C. previsto por el Gobierno en los Presupuestos Generales del Estado del año en curso. Si al finalizar el año, y conocido el IPC real, éste es superior al aplicado, se adaptarán las condiciones salariales al IPC real, retribuyéndose en concepto de atrasos las diferencias generadas por tal concepto.

Si al finalizar el año, y conocido el IPC real, éste es inferior al aplicado, la diferencia existente entre éste y aquél se imputará a cuenta de la revisión salarial del siguiente período anual.

Esta cláusula automática de revisión no será de aplicación si la evolución productiva/resultados/beneficios de la compañía no lo permite, acreditado a través de los documentos contables oficiales.

Asimismo, las diferencias entre el IPC previsto y real reducidos en 0,5 puntos cada año, de los años 2000 y 2001, se incorporarán a las tablas salariales el 1 de enero del año siguiente a aquél en que el resultado financiero de las cuentas anuales auditadas de la Compañía alcance un beneficio del 1,5 por 100 de los ingresos obtenidos.

Se considerará prorrogado tácitamente el presente Convenio por un período de doce meses, si, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento, no ha sido denunciado en todo o en parte por alguno de los firmantes, excepto en aquellas materias en que las partes convengan otra cosa.

En caso de denuncia del Convenio, se estará a lo dispuesto en la Disposición Adicional Segunda.

Aclaración del 4.º párrafo del artículo 3 del vigente Convenio Colectivo.-Se aclara el sentido del cuarto párrafo del artículo 3 estableciendo un parámetro para medir el resultado de la compañía y por tanto el derecho a la revisión salarial automática por IPC, para el que se propone un margen de EBITDAR (EBITDAR dividido entre Total Revenue), el cual se discutirá entre el Asesor Económico de SEPLA, el de ASPA y la Dirección Financiera de Spanair y que se extraerá de los resultados anuales de Spanair de años anteriores y que tenga correspondencia con un EBITDAR de alrededor del 12 por 100.

Artículo 7. *Comisiones de interpretación y técnica.*

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 Compañía, una Comisión Paritaria de Interpretación y Aplicación compuesta por igual número de representantes de la Empresa y de los Pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los pilotos se regirá por las siguientes normas:

Estará integrada como máximo, por tres pilotos, de los que uno como mínimo debe de haber participado en la deliberación del Convenio.

Observarán sigilo profesional, aun después de dejar de pertenecer a dicha Comisión, en todas aquellas materias de las que conozca por su permanencia en dicha Comisión y muy especialmente sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado; en todo caso, ningún tipo de documento entregado por la Empresa a la representación de los pilotos en la Comisión podrá ser utilizado fuera del estricto ámbito de aquélla y para distintos fines de los que motivaron su entrega.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta. Uno de ellos, al menos, deberá haber participado en la deliberación del Convenio

La Comisión Paritaria ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio y su competencia es la de interpretar y aplicar las normas del mismo, con carácter previo a cualquier interposición judicial, sin perjuicio de la competencia de la Jurisdicción Laboral.

Una vez convocada, deberá reunirse en el plazo de treinta días, y el transcurso de cuarenta días desde la convocatoria sin que dicha reunión haya tenido lugar supondrá dar por cumplimentado el trámite.

Comisión Técnica.-Dada la estrecha relación entre condiciones laborales y técnico-operativas en las que se ve envuelto el Piloto en caso de instrucción, inspección, incidente o accidente que pueda tener consecuencias de orden económico-laboral para él, existirá una Comisión Técnica que se regirá por la siguiente normativa:

Las funciones de la Comisión Técnica serán las de elaborar un informe con relación a las circunstancias de hecho que concurran como motivo para la imposición de cualquier sanción por falta grave o muy grave que derive directamente de las funciones de pilotaje y en las que intervenga un componente de índole técnico.

Dicho informe, que no será vinculante para la Dirección de la Compañía, comprenderá la opinión mayoritaria de dicha Comisión, sin perjuicio de que, de existir disidencias, el miembro disidente pueda exponer su voto particular, y concluirá si, a juicio de la Comisión, el piloto actuó o no correctamente desde el punto de vista técnico.

La Comisión estará formada por dos pilotos designados por la Representación de Pilotos y dos designados por la Dirección de la Compañía, de los que uno de ellos será el Director de Operaciones o Piloto en quien éste delegue.

La Comisión se reunirá, previa petición de la Dirección de la Compañía realizada con cuatro días de antelación, al objeto de recibir documentada la versión de los hechos según la Compañía y el Piloto afectado.

Dentro de los dos días siguientes, la Comisión podrá recabar de ambas partes ampliación de datos o versiones documentadas a cargo de terceros pertenecientes a Spanair.

En el plazo de diez días desde la reunión, la Comisión emitirá su informe, entendiéndose, en caso contrario, cumplido el trámite.

La Dirección de la Compañía, a la vista del informe, determinará si sanciona o no al piloto en cuestión.

La Comisión comunicará simultáneamente sus actuaciones e informes a la Compañía y Piloto afectado.

La convocatoria por la empresa de la Comisión interrumpirá el transcurso del plazo de prescripción de la falta sobre la que debe informarse, que se reanudará a partir de la entrega de su informe a las partes o, en todo caso, a los diez días desde la reunión inicial de la Comisión.

Reuniones mensuales ordinarias Dirección/Representación de pilotos.

A la vista de la necesidad de diferenciar y tratar de forma separada los asuntos propios de la «Comisión Paritaria de Interpretación», de aquellos otros para los que no es competente dicha Comisión, se acuerda tratar los distintos asuntos, en función de su naturaleza, en distintas reuniones, si bien realizando estas de forma consecutiva, pero diferenciando claramente los asuntos y levantando actas independientes, por revestir estas distinto valor normativo.

En la medida de lo posible, la Dirección designará un responsable y un plazo tentativo para la resolución de cada acuerdo que se alcance.

Las Reuniones Dirección/Representación de Pilotos se celebrarán el segundo miércoles de cada mes salvo coincidencia con festivo, en cuyo caso se trasladará al día laborable inmediato anterior. Se programarán en un día de crédito sindical.

Artículo 25. *Comandante.*

Primer Piloto en posesión de Título, Licencia y Calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa libre y expresamente la Dirección de Spanair para ejercer el mando.

Para la remoción de un Piloto 1.º de sus funciones como Comandante se estará a lo dispuesto en el Anexo XIII del presente Convenio.

Artículo 27. *Clasificación económico-profesional.*

Con objeto de adecuar la clasificación económico-profesional de los Pilotos por categorías y niveles, se establecen las siguientes clasificaciones, a efectos solamente económico-administrativos.

Primeros pilotos	Segundos pilotos
Nivel 1A	Nivel 1A
Nivel 1B	Nivel 1B
Nivel 1C	Nivel 1C
Nivel 1	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5
Nivel 6	Nivel 6
Nivel 7	Nivel 7
	Nivel 8
	Nivel 0

Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un Piloto puede alcanzar, de acuerdo con las normas recogidas en el artículo siguiente del presente Convenio, y que regula sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

Artículo 28 *Cambio de nivel.*

Los cambios de nivel se producirán automáticamente cuando por parte del Piloto se cumplan las tres condiciones siguientes:

Permanecer dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive (excepto lo dispuesto para Pilotos segundos en el apartado 3 de este artículo), tres años en el nivel tercero y segundo, y cuatro años en cada uno de los niveles siguientes.

Haber completado el 60 por 100 de la media de horas voladas por las flotas y especialidades en que haya permanecido durante dichos períodos

de tiempo, excepto los cargos de la Empresa, y los pilotos que pertenezcan a la Representación Sindical en la empresa, siempre que, respecto a estos últimos, la disminución en el número de horas venga motivada por la realización de funciones sindicales.

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

Todo Piloto que cumpla las condiciones requeridas en el apartado anterior pasará al nivel retributivo siguiente:

a) No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, se exceptúan los siguientes supuestos:

b) Para Segundos Pilotos, la permanencia en el nivel 0 se limitará a la fase de instrucción, abandonando dicho nivel al superarse la inspección de suelta en flota.

El cambio de nivel del 8 al 7 de Segundos Pilotos se realizará en la fecha en que el piloto acredite documentalmente ante la Compañía, haber cumplido dos años de servicio en activo en Spanair, a contar desde la fecha de suelta en flota, o al cumplir los requisitos de experiencia de vuelos siguientes:

Dos mil doscientas cincuenta horas (2.250 horas) realizadas en aviones de peso máximo estructural al despegue de 6.500 kg. o superior, o efectuadas en reactores.

Mil quinientas horas (1.500 horas) en aviones modelo MD 80, similar o superior, computando todas las realizadas e incluyendo el Entrenamiento en Base.

c) Queda restringido el Nivel 8 de los Primeros Pilotos a los tres meses máximos de reconocimiento de derechos económicos de la nueva especialidad, en los supuestos de promoción a Primer Piloto, a los que hace referencia el artículo 115.

Los Comandantes de Spanair que cumplan dos años de antigüedad administrativa en Spanair y acrediten 10.000 horas de experiencia de Líneas Aéreas o 10 años de Comandante de Líneas Aéreas, incluyendo en ambos casos la experiencia en Spanair, pasarán al Nivel 5 de Primeros Pilotos desde el momento en que se verifiquen una de las dos condiciones.

Artículo 29. *Escalafón de pilotos de Spanair.*

La Compañía Spanair confeccionará anualmente el Escalafón de Pilotos de Spanair, con fecha 31 de diciembre.

Los pilotos de Spanair se ordenarán del siguiente modo:

1. Primeros Pilotos que ejerzan la función de Comandante, que estén en plantilla el 31.12.2000, por el orden en que estén ordenados en el escalafón del 2000, cerrado a 31.12.2000.

2. Pilotos que ejerzan la función de Copilotos, que estén en plantilla el 31.12.2000, por el orden en que estén ordenados en el escalafón del 2000, cerrado a 31.12.2000.

3. Resto de Pilotos de la Compañía que hubieran causado alta a partir del 01.01.2001, por orden de antigüedad administrativa, sin distinción entre Comandantes y Copilotos.

En caso de igualdad se colocará en primer lugar al de mayor antigüedad administrativa en la compañía, y si ésta fuera la misma, al de mayor edad.

Como mínimo deberán figurar en el Escalafón de Pilotos, referidos a todos y cada uno de los pilotos, los siguientes datos:

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Compañía Spanair.

A efectos de publicación de los escalafones, se observará la siguiente normativa:

Dentro de los dos primeros meses de cada año, la Empresa dará a conocer al personal el escalafón cerrado al 31 de diciembre del año anterior.

Este tendrá un plazo de treinta días naturales, a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Empresa sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la cual tendrá que resolver en idéntico plazo.

En caso de serle denegada la reclamación, podrá acudir en el plazo de treinta días naturales, computados desde el siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la jurisdicción de trabajo.

Cuando la Empresa dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de treinta días comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

Artículo 31. *Antigüedad técnica.*

El concepto de «antigüedad técnica» queda suprimido.

En lo sucesivo, toda mención a antigüedad técnica que aparezca en el Convenio Colectivo III, se entenderá sustituida por el orden de prelación en el Escalafón de Pilotos de Spanair.

Artículo 41. *Cambio de flota.*

Los cambios de flota que se efectúen con carácter voluntario implicarán una permanencia mínima de dos años en la nueva flota, a contar desde la fecha de inicio del curso preceptivo para acceder a la nueva flota, en coincidencia con lo dispuesto en el artículo 116, en cuanto a retribución. Dicho plazo podrá variarse excepcionalmente y en interés mutuo por acuerdo entre Spanair y la Representación de Pilotos.

En los casos de cambio forzoso de flota, la permanencia mínima será de un año, teniendo prioridad el Piloto para el retorno a su flota de procedencia durante el plazo mínimo de permanencia, siempre que haya vacantes.

Con carácter voluntario y una vez transcurridos dos años, podrá el Piloto solicitar su regresión a flota inferior. La petición de regresión será resuelta por riguroso orden de solicitud, dando preferencia a la mayor antigüedad administrativa y conforme a las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino.

No obstante lo anterior, la regresión de flota podrá hacerse con carácter forzoso en los siguientes supuestos:

Cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada; en este supuesto, el número de pilotos que puedan regresar 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, el que sea menor.

Cuando, sin disminuir el número de unidades de una flota, se reduzca el número de tripulaciones necesarias sobre la base del tipo de utilización u operación prevista.

La regresión de flota con carácter forzoso se realizará por orden inverso al de adscripción a la flota de procedencia, excepto en los supuestos en que la progresión se hubiera pospuesto por necesidades operativas, y los afectados, tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a la flota de origen por orden inverso de regresión.

Artículo 51. *Pilotos en excedencia voluntaria.*

Los Pilotos con un tiempo mínimo de dos años de servicio cumplidos en Spanair, siempre y cuando hayan transcurrido dos años desde el último curso de calificación por ellos efectuado podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria, sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

No existirá para la Empresa obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada, cuando existiera en tal situación un número superior al cinco por ciento por cada categoría dentro de cada flota.

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

Si la duración de la excedencia voluntaria es igual o inferior a seis meses, o durante los seis primeros meses cualquiera que sea la duración de la excedencia voluntaria, no se perderá antigüedad en el EPS (Escalafón de Pilotos de Spanair); transcurridos los seis primeros meses de excedencia, el Piloto perderá antigüedad en el EPS a razón de un día por cada uno de excedencia, contados desde el inicio de esta situación.

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a un año, ni superior a cinco años, salvo acuerdo entre ambas partes. El Piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de Spanair en función de lo que legisle la Autoridad Aeronáutica inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, perdiendo el derecho a la reincorporación en caso de incumplimiento voluntario de esta obligación.

Cuando se produzca la reincorporación el piloto tendrá derecho a las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que comenzó la excedencia.

El curso de recalificación necesario para la reincorporación en flota del excedente, será por cuenta de Spanair, siendo de aplicación en este supuesto lo establecido sobre pacto de permanencia en el artículo 14 del presente Convenio.

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su especialidad. La reincorporación del piloto se efectuará prioritariamente en la flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia y, si esta flota no existiera, pasará a la análoga en ese momento. Los puntos de destacamento y vacaciones que se asignarán a la reincorporación serán los que tuviera en la fecha del inicio de la excedencia más el incremento medio anual de la flota a la que sea asignado.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca, correspondiente a su especialidad. A partir de la entrada en vigor

de este Convenio, el piloto que haya disfrutado de una excedencia voluntaria no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos tres años desde su reincorporación.

El piloto podrá obtener la reincorporación a la Compañía antes de finalizar el período completo, si lo solicita por escrito, siempre que existiera vacante en su especialidad.

El excedente voluntario que no solicitara el reingreso por escrito 30 días antes de la terminación del plazo de excedencia, causará baja definitiva en Spanair.

El piloto en excedencia voluntaria no podrá prestar servicios en otra Empresa dedicada a transporte aéreo, salvo autorización expresa de Spanair, produciendo el incumplimiento de ello el cese definitivo del excedente.

Artículo 54 bis. *Piloto en situación de pérdida de licencia.*

Piloto con contrato vigente en Spanair que pierde la capacidad para formar parte de la tripulación mínima de vuelo por pérdida de la Licencia que le habilita para ello antes del límite de edad legalmente establecido, sea por causas medicas o por pérdida objetiva de su capacidad para ejercer como piloto, sobrevinida con posterioridad a su ingreso y una vez superado el periodo de prueba, y que pasa a prestar servicios en tierra, o en vuelo en aquellas actividades específicas para las que pudiera estar habilitado.

Artículo 61 bis. *Transportes terrestres.*

En materia de transportes terrestres serán de total aplicación la definición de posicionamiento, contenida en la Circular Operativa 16 B de la D.G.A.C., así como el artículo 61 del presente Convenio.

Adicionalmente, la compañía revisará la organización y nivel de calidad de los transportes terrestres, que será supervisado y coordinado por la Dirección de Operaciones. En cualquier caso, la calidad del transporte terrestre se ajustará a lo estipulado en el artículo 125 del Convenio Colectivo vigente.

El transporte diferente del aéreo solo será posible entre aeropuertos en los que no exista conexión de vuelo regular o en los que existiendo se utilice previo acuerdo entre la Dirección de Operaciones y la Representación de Pilotos. En aquellos casos en que haya que recurrir a transporte diferente del aéreo, dicho transporte se devengará a efectos económicos, según lo establecido en el artículo 105 del presente Convenio.

No se considerará transporte en situación aquellos traslados ciudad-aeropuerto-ciudad realizados entre el aeropuerto en cuestión y el hotel designado para ese aeropuerto.

Artículo 72. *Imaginaria.*

Situación de un Piloto a la inmediata disposición de la compañía para emprender la actividad que se le asigne, con una antelación de una hora. Cuando se lleve a cabo fuera del domicilio deberá disponerse de las instalaciones adecuadas, tal como quedan definidas en el artículo que regula «Lugar de Descanso».

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

El servicio de imaginaria comenzará no antes de las 00:01 y terminará no después las 24:00.

El piloto podrá ser requerido para servicios cuyo despegue previsto sea anterior a las 01:00 del día siguiente de la imaginaria en las imaginarias de 24 horas; en las de duración inferior, podrá ser requerido para servicios cuyo despegue previsto esté programado dentro de los 60 minutos inmediatamente posteriores a la hora prevista de finalización del servicio de imaginaria.

Una vez finalizado el servicio asignado al Piloto en situación de imaginaria, finalizará ésta.

Si un piloto, estando de imaginaria, y requerido para un servicio se presenta en el lugar asignado para la firma y con posterioridad se le cancela el servicio, continuará de imaginaria hasta agotar el período máximo de actividad aérea que se inició en el momento de su presentación, o el límite del servicio de imaginaria, lo que sea menor.

Cuando la compañía programe a un Piloto un servicio de imaginaria a realizar en un hotel, la duración máxima de la imaginaria será de 14 horas. En este caso el tiempo de presentación al servicio podrá ser, a requerimiento de la Compañía, de 20 minutos en vez de 1 hora. La manutención correrá a cargo de la empresa.

Dadas las especiales características del área geográfica de la base de Madrid, los pilotos que teniendo su base en Madrid y su domicilio en alguna localidad de esta provincia que, por la lejanía del aeropuerto a su domicilio, no pudieran garantizar la presentación en el aeropuerto en 60 minutos, podrán utilizar el hotel designado al efecto por la Compañía y a cargo de ésta. En este caso, el servicio de imaginaria tendrá una duración máxima de 24 horas.

Para garantizar la efectiva utilización de la figura de imaginaria, todo servicio de imaginaria irá precedido del periodo de descanso que corresponda por el servicio anterior. Asimismo, no se podrá asignar ningún servicio hasta 10 horas después, contadas desde el fin de la imaginaria.

El servicio o serie de servicios para los que sea requerido un piloto de imaginaria no podrá afectar a un día libre programado o a un periodo de vacaciones.

Cuando a un piloto de imaginaria se le asigne un relevo, se le notificará su duración prevista.

Por acuerdo entre la Compañía y la representación de los pilotos podrá establecerse, en aquellos supuestos de características excepcionales que lo hagan necesario, un periodo de presentación en el aeropuerto distinto del establecido en el primer párrafo de este artículo.

Artículo 73. *Día de franco de servicio.*

Se considera día franco de servicio aquel en que, sin tener previamente programado servicio de vuelo u obligación alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un vuelo u otro tipo de tarea. Este debe serle asignado antes de las veintidós horas L.T. del día anterior.

No existirá obligación de chequearse la víspera de un día franco.

No será necesaria la antelación de 48 horas en la asignación de servicios en un Día Franco.

El cumplimiento de un servicio solicitado en Día Franco después de las 22 horas del día anterior es potestativo del piloto.

Si no le ha sido nombrado servicio de vuelo u otro tipo de actividad, dentro del plazo marcado, el Piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

Supuesto de día franco programado seguido de cinco días de servicio también programados: Es posible, pero si un piloto es reclamado para realizar algún vuelo, debe desprogramarse alguno de los vuelos asignados a fin de romper la serie de cinco días de servicios.

La asignación de imaginaria en día franco es posible siempre que la finalización programada del servicio asignado al piloto en situación de imaginaria no altere la realización del servicio programado para el día siguiente al de la imaginaria.

El día Franco no es un día libre, y a los efectos de cómputo del límite de programación máxima de cinco días naturales de servicio consecutivo se deberá tener en cuenta.

Artículo 75. *Incidencias.*

Es la situación del Piloto que no tiene asignados servicios de vuelo programados. Excepto los días señalados como libres, se le podrán nombrar los servicios que se considere oportunos, al objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán nombrar servicios de imaginaria.

El servicio de Incidencias se programará por meses completos, por turno rotatorio de menor a mayor antigüedad administrativa, dentro de cada base y entre aquellos pilotos sin restricciones operativas.

En el mes de Incidencias únicamente se programarán los Días Libres inamovibles (LL) y/o pedidos (LP), siendo asignados los LN con una antelación de 24 horas.

En cualquier caso, la confirmación de los servicios se hará de modo que se disponga de, al menos, el descanso mínimo desde la notificación hasta la presentación prevista para la firma o servicio asignado.

La situación de incidencias se regulará en lo demás no contemplado en este artículo por la normativa contenida en el Anexo XIV del presente Convenio.

Artículo 77. *Limitaciones.*

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

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

En línea con lo anterior, Spanair se compromete a utilizar un margen de media hora en los límites máximos de actividad, sin que esto impida que cualquier vuelo que por sus características especiales necesite otro tratamiento, sea consensuado con la Representación de Pilotos.

Artículo 80. *Confirmación de servicios (chequeo).*

A partir del 15/09/2000 queda suprimida la obligación del chequeo, excepto para los Pilotos en situación de Incidencias (artículo 75).

Como contrapartida a la supresión de la obligación de chequeo los Pilotos de Spanair tienen la obligación de facilitar un teléfono de contacto a la empresa para las notificaciones a que haya lugar. Asimismo manifiestan su voluntad de colaborar en la resolución de las incidencias que se planteen en la operativa diaria.

Artículo 81. Programaciones.

La seguridad, la regularidad y la economía de la operación son los criterios básicos que rigen la programación de vuelo de los tripulantes técnicos de la compañía.

La Dirección de «Spanair» fijará como objetivo de la programación que la actividad aérea, horas de vuelo, días fuera de base, servicios nocturnos y días de servicio sean distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Pilotos que desempeñen las mismas funciones en una misma flota y base. Asimismo se procurará que las diferencias existentes en un mes determinado puedan ser corregidas en los meses sucesivos, de tal manera que al finalizar el año tales diferencias queden disminuidas en la medida de lo posible.

«Spanair» preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Pilotos al menos cinco días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publicará como mínimo para un mes natural, salvo que por acuerdo expreso entre la Representación de los Pilotos y la Compañía se pacte un periodo distinto. Ambas condiciones se cumplirán salvo que existan causas excepcionales que las imposibiliten, de las que se informará a la Representación de los pilotos.

La programación de vuelos se elaborará fijando, como norma general, la firma y presentación del Piloto para realizar un servicio de vuelo en 60 minutos antes de la hora estimada de la salida de vuelo.

A efectos de programación, para el inicio del descanso, se contabilizarán sesenta minutos después de haberse inmovilizado el avión en el aparcamiento, en aquellos vuelos que así lo requieran, previo análisis de los mismos.

Cuando la Dirección de Operaciones considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar podrá anticipar la presentación para la firma.

En la planificación de servicios se tenderá a conceder a los Pilotos tanto tiempo libre como sea posible en la base principal, o en la base operativa en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

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

Una vez que han sido confirmados los servicios del día siguiente éstos podrán ser modificados si concurren causas meteorológicas adversas que impidan la ejecución del vuelo, causas técnicas que motiven la inmovilización en tierra de la aeronave (AOG) o incapacidad temporal de otro piloto. En estos supuestos, las eventuales modificaciones requerirán el consentimiento del piloto afectado cuando teniendo prevista la pernocta en su base el cambio propuesto implique pernoctar fuera de su base.

No se podrán realizar cambios en la Programación sin consentimiento del Piloto, si éste no es avisado con una antelación de 48 horas y el cambio supone:

Firmar con un adelanto de más de 2 horas sobre lo programado inicialmente.

Finalizar el servicio 2 horas más tarde de lo programado inicialmente.

Aumentar el número de días de relevo.

No regresar a Base, si eso era lo programado inicialmente.

El servicio de Simulador debe programarse de forma que el Piloto sepa con antelación en que fecha y hora debe iniciar el viaje así como el hotel en que se va a hospedar durante su estancia.

Artículo 82. Limitaciones a la programación.

Como norma general, y salvo acuerdos especiales, no se programarán dos periodos de actividad que tengan su inicio en el mismo día natural. Se exceptúan de este precepto los denominados «Charter flights-Special events», y otros acordados entre las partes, así como los vuelos transoceánicos o de husos horarios.

Se podrá programar un máximo de cinco días naturales de servicio consecutivos.

Se podrá programar un sexto día para el regreso a Base en situaciones de relevo de cinco días consecutivos en Canarias. En este caso el servicio a realizar el sexto día no podrá exceder de dos etapas y/o siete horas de actividad laboral. Las limitaciones contenidas en este párrafo no serán de aplicación a los vuelos transoceánicos o de husos horarios y a aquellos otros que sean expresamente pactados por ambas partes.

A los únicos efectos del cómputo de número máximo de días de servicio de vuelo, se considerarán como tales los siguientes: vuelos en movimiento, imaginarias, simulador, cursos PGT y análogos y reconocimientos médicos.

Artículo 92. Días libres:

3. Clases de días libres.

b) Día libre solicitado: Es el día libre que, habiendo sido solicitado por el piloto en cuanto a su fecha de disfrute, es confirmado por la com-

pañía a través de la programación para su disfrute en la fecha solicitada. Recibe el mismo tratamiento que el día libre inamovible. Se identifica en la programación por la clave «LP». El plazo límite para solicitar días libres para un mes cualquiera finaliza a las 24 horas del día 5 del mes anterior.

Artículo 92. Días libres.

7. Realización de servicio en día libre:

1. Podrá requerirse, previa aceptación del piloto, que este efectúe en su día libre un servicio sin que por ello exista prestación compensatoria, siempre que en el mes en que esto ocurra aquél tenga garantizado el disfrute efectivo del número mínimo de días libres fijado por la autoridad aeronáutica.

2. Se acuerda que el requerimiento a un piloto en día libre para realizar un vuelo en ese mismo día deberá realizarse por la compañía de acuerdo con las siguientes reglas:

a) La compañía, a través de Crew Control se abstendrá de llamar a un piloto en su día libre para realizar un vuelo ese mismo día. En caso de fuerza mayor si la Compañía Spanair, tras haber agotado todos los pilotos en situación de imaginaria, incidencias y franco necesitase el concurso de un Piloto para efectuar un servicio de vuelo, deberá ponerse en contacto personalmente con el tripulante a través exclusivamente del Jefe de Día. A su vez, el Jefe de Día hará constar este hecho en el libro de relevo. Adicionalmente la Compañía Spanair remitirá a fin de cada mes natural a la Representación de Pilotos, un listado con la relación de requerimientos efectuados, la fecha del requerimiento, el número de vuelo y el motivo del requerimiento.

b) No existirá otro motivo que justifique la llamada o requerimiento a un piloto durante su día libre que el contemplado en el apartado anterior.

c) Se creará una comisión entre la Dirección de la Empresa y la Representación de Pilotos para aprobar una normativa en quince días que permita a la Empresa la comunicación con los pilotos vía SMS u otro medio válido.

d) El sistema «Net Line» dispone de un módulo de firma electrónica («Crew Link») que será implantado próximamente, previo acuerdo con la Representación de Pilotos, por medio del cual una gran parte de los cambios de programación se notificarán en la presentación a la firma de algún otro servicio a realizar.

Artículo 94. Conceptos retributivos.

Los pilotos de Spanair a quienes se aplica el presente Convenio, están retribuidos por los siguientes conceptos:

2. Retribuciones variables:

- Retribución por Exceso de Prima Razón Viaje.
- Retribución por Exceso Prima Horaria.
- Retribución de Actividad Aérea Nocturna.
- Retribución por Husos Horarios.
- Retribución de Vuelos de Situación.
- Retribución en situación de Imaginaria.
- Retribución en situación de Incidencias.
- Retribución por Vuelos Cancelados.
- Retribución por Asistencias Técnicas (Line Checks).
- Retribución por Descanso Reducido.

Artículo 101. Retribución por exceso de prima razón de viaje.

Se retribuyen por este concepto el número de horas block equivalentes que anualmente excedan de 770 (flota de corto/medio radio) o 700 (flota de largo radio). Estos límites serán objeto de prorrateo anual correspondiente cuando se produzcan a lo largo del año procesos de IT de duración continuada igual o superior a 10 días.

El importe de cada hora en exceso se retribuirá de acuerdo con los importes recogidos en las tablas salariales bajo las siglas H.B.

Sin perjuicio de lo anterior, en las nóminas mensuales se abonarán las Horas Block equivalentes que sobrepasen las 70 HB (flota de corto/medio radio) o las 65 HB (flota de largo radio). Estas horas block equivalentes, abonadas mensualmente, serán añadidas a los límites anuales anteriormente indicados (770 HB en flota de corto/medio radio y 700 HB en flota de largo radio) para calcular el cómputo anual, abonándose a final del año solo la diferencia anual entre este nuevo límite, así obtenido, y el total anual de Horas block equivalentes.

El pago de la diferencia con el cómputo anual se realizará en el mes de febrero de cada año, por la cantidad correspondiente al año natural anterior.

Artículo 102 bis. Retribución por descanso reducido.

En aquellas series de vuelos en las que no medie el descanso igual a la actividad anterior y el piloto consienta en realizar el vuelo aplicando el Descanso Reducido, y para la exclusiva consideración retributiva:

Se acumularán al cómputo de Actividad Laboral mensual y se retribuirán en nómina, todas las horas que medien entre el inicio de la primera actividad y el final de la última.

Adicionalmente, se retribuirán en la nómina del mes siguiente las horas de descanso no disfrutado, al precio de la Hora Block, sin que pasen a formar parte del cómputo de Horas Block Equivalentes. Aparecerán en nómina bajo el concepto «Descanso Reducido».

Las Horas Block realizadas en los vuelos de carga/correo se abonarán al doble de su precio por encima del mínimo mensual.

Artículo 106. *Retribución en situación de imaginaria.*

Los Pilotos en plantilla devengarán en los dos primeros servicios de Imaginaria mensuales que les sean asignados el Crédito Mínimo Diario, o las Horas Block Equivalentes correspondientes al servicio de vuelo eventualmente realizado (de conformidad con la normativa sobre crédito horario), lo que sea mayor. El cómputo del crédito horario se iniciará a las 00:00 LT.

La tercera y posteriores Imaginarias realizadas en el mes devengarán 4 Horas Block equivalentes independientes del cómputo mensual y de la actividad realizada en caso de asignación de un servicio de vuelo.

En caso de Imaginaria en Hotel, se devengará una dieta si no se realizase ningún servicio de vuelo.

Artículo 107. *Retribución en situación de incidencias.*

El Piloto en situación de Incidencias percibirá en materia de variables, el 120 por 100 como mínimo de la media de su flota y categoría laboral, o la actividad realmente efectuada, la que sea mayor.

Para ello se compararán cada una de las retribuciones variables devengadas por el Piloto excluidas dietas, con la media mensual de cada variable de la flota y categoría laboral respectiva durante el período de Incidencias, y si aquellas no representan al menos, el 120 por 100 de estas, el Piloto percibirá el 120 por 100 de dicha variable, de acuerdo con su nivel.

Artículo 114. *Dietas.*

Los Pilotos en plantilla de Spanair percibirán como retribución variable las cantidades que recogen las Tablas Salariales del presente Convenio por cada día de desplazamiento que se efectúe por necesidades de la Compañía fuera de sus respectivos centros de trabajo –bases–, incluida la manutención, con el fin de atender los gastos originados por dichos desplazamientos:

Dieta Nacional.–Por cada día natural, o parte de él, que el Piloto se encuentre desplazado fuera de su base por necesidades de la compañía, pero dentro de territorio nacional, o en actividad aérea que no implique aterrizaje fuera del territorio nacional, percibirá la cantidad estipulada en las Tablas Salariales como Dieta nacional Diaria.

Dieta Internacional.–Por cada día natural, o parte de él, que el Piloto se encuentre desplazado fuera de su base por necesidades de la compañía, pero fuera de territorio nacional, o en actividad aérea que implique aterrizaje fuera del territorio nacional, percibirá la cantidad estipulada en las Tablas Salariales como Dieta internacional Diaria.

Dieta de Husos Horarios.–Dieta Internacional que se devenga en el caso de desplazamientos que impliquen el cruce de cuatro o más husos horarios en una misma dirección. El devengo de esta dieta es incompatible con el devengo de la dieta denominada «internacional».

Nota aclaratoria sobre Dietas Internacionales:

1. Aquellos vuelos en que se den las siguientes circunstancias:

Tengan su origen en un aeropuerto internacional y destino en un aeropuerto nacional

Tengan su salida en un día natural (día D), y su llegada en el día natural siguiente (día D+1), siempre en referencia al horario local peninsular,

darán origen al devengo de dieta internacional tanto el día D como el día D+1.

2. Si el vuelo en cuestión fuese de Husos Horarios, cumpliéndose las condiciones a) y b), los días D y D+1 corresponderán Dieta de Husos Horarios.

Dietas con pernocta.–Para que una Dieta con pernocta pueda ser excluida de la retención a cuenta del IRPF, deben cumplirse las condiciones siguientes:

Que el Piloto se encuentra fuera de base.

Que el Piloto no esté en actividad aérea.

Que transcurra en esta situación un mínimo de 6 horas de período nocturno.

La norma aplicada por la Compañía en esta materia es:

El Piloto finaliza su servicio fuera de su base

Intervalo de 8 horas entre la finalización de un servicio y el comienzo del siguiente, de día o de noche.

La Compañía se compromete a introducir cualquier variación en el tratamiento fiscal de este asunto que pueda beneficiar a los Pilotos.

Artículo 114 bis. *Manutención en actividad.*

1. Manutención en horario de actividad:

a) En situación de actividad aérea, la Compañía debe proporcionar al piloto la debida manutención en el período que señala el MBO, sin perjuicio del devengo de la dieta de contacto correspondiente.

b) En el supuesto de que estando prevista la manutención a bordo del avión, ésta no fuese facilitada al piloto por causas no imputables a él, la Compañía facilitará manutención en tierra, en establecimiento de restauración u hotel, o correrá con el importe de dicha manutención, sin que en ningún caso se supere la cantidad estipulada por la Compañía, que estará en línea con lo que hubiera costado la alimentación no efectuada. Esta cantidad será comunicada a la Representación de Pilotos.

c) Cuando a pesar de lo anterior, un piloto renuncie a efectuar a bordo o en tierra una manutención para proteger la rotación y/o operación que tenga asignada, podrá solicitar a la Compañía una compensación que esta se compromete a satisfacer, por la alimentación no efectuada, siempre que su importe no supere en ningún caso, el coste que aquella hubiera tenido para la Compañía.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto a), la obligación de manutención a cargo de la Compañía se extenderá también a aquellos supuestos en que fuera de base y en el período prefijado para el almuerzo o la cena, el piloto se encuentre en situación de actividad laboral inmediatamente posterior a una actividad aérea.

2. Manutención en cursos.–Se proporcionará manutención en todos los cursos en tierra y en los simuladores, en los horarios que corresponda, y en su defecto, se compensará con una Dieta de Manutención.

3. Manutención a bordo.–En materia de manutención a bordo se estará a lo dispuesto en el Anexo XV del presente Convenio.

Artículo 120. *Crédito horario.*

Crédito horario es la cantidad de horas block equivalentes que un piloto devenga por cada servicio de vuelo.

Para la Flota de corto/medio radio (vuelos domésticos e internacionales), será la mayor de las cantidades siguientes y referidas a horas block equivalentes.

Tiempo fuera de base dividido por seis –6–:

1. Tiempo de vuelo (excluidos vuelos de situación).

2. Actividad laboral dividida por 2.

3. Crédito mínimo por servicio de vuelo 04:00 horas block equivalentes, excepto en casos de relevo en que solo se computarán los puntos 1, 2 y 3.

Para la Flota de largo radio (vuelos de husos horarios), será la mayor de las cantidades siguientes y referidas a horas block equivalentes:

Tiempo fuera de base dividido por seis –6–:

1. Tiempo de vuelo (excluidos vuelos de situación).

2. Actividad laboral dividida por 1,75.

3. Crédito mínimo por servicio de vuelo 03:00 hrs. block equivalentes, excepto en casos de relevo en que solo se computarán los ptos. 1,2 y 3.

A efectos aclaratorios, se establece que la aplicación de la normativa contenida en el presente artículo se realizará contabilizando día a día por servicio de vuelo el cómputo que sea mayor entre el tiempo de vuelo y la actividad laboral dividida por 2. Adicionalmente se aclara una vez más que el tiempo fuera de base dividido por 6 se contabiliza exclusivamente a la duración total del relevo.

Artículo 123 bis. *Descuentos en nómina.*

Los descuentos en nómina deberán ser notificados previamente al Piloto.

Artículo 126. *Alojamiento.*

Serán por cuenta de la Compañía el alojamiento en hoteles para los Pilotos en sus desplazamientos habituales.

La contratación del alojamiento en los hoteles, que incluirá normalmente un desayuno tipo buffet o similar, se hará directamente por la Compañía; en casos excepcionales la Compañía podrá optar por sustituir dicho servicio de desayuno por su equivalente económico.

En la determinación de los requisitos que deben reunir los hoteles participará la Representación de los Pilotos, que actuará asesorando a la Dirección de la Compañía, colaborando en la selección de los mismos cuando sea requerida para ello.

El tipo de hotel a utilizar por los pilotos ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Con el fin de garantizar un descanso adecuado, los Pilotos serán alojados, habitualmente, en habitaciones dobles de uso individual con baño propio.

En lo demás, se estará a lo dispuesto en el Anexo XI sobre requisitos que deben reunir los hoteles por los pilotos de la compañía.

Artículo 127. *Uniformidad.*

La uniformidad es de uso obligatorio para todos los servicios de vuelo, salvo en aquellos supuestos en que el piloto sea dispensado de su uso.

La empresa asignará a los pilotos de nueva contratación una dotación completa de uniformidad y por una sola vez, en las cantidades que se reflejan en el anexo IV.

La empresa otorgará un crédito anual por una determinada cantidad (100.000 puntos) por piloto para la renovación y mantenimiento de los elementos que componen el uniforme oficial de la compañía en sus versiones masculina y femenina.

La Dirección de Operaciones y la Representación de los Pilotos establecerán una Comisión que se ocupará de seleccionar y supervisar la calidad y cantidad de los elementos que componen el uniforme.

La cantidad anual (100.000 puntos) será utilizada por cada tripulante según su criterio, exclusivamente para el mantenimiento de su uniformidad y se acumulará por periodos bianuales.

La cantidad de puntos se mantendrá fija tanto en su totalidad como en la valoración de cada prenda a partir de la fecha del acuerdo alcanzado (26.XI.2004).

Excepción: cuando se trate de maletas y/o maletines se establece un límite de dos unidades al año en maletas (una grande y una pequeña-trolley) y un maletín al año.

Se facilitarán en determinadas prendas, distintas calidades, siempre dentro de la uniformidad estandarizada de la Compañía.

La Compañía facilitará a los pilotos una relación de precios actualizados de las diferentes prendas que componen la uniformidad.

Artículo 128. *Seguridad social complementaria.*

Con independencia de lo establecido en la Ley General de Seguridad Social sobre prestaciones en caso de I.T. por enfermedad común y/o accidente no laboral, el Piloto percibirá las prestaciones de la Seguridad Social incrementadas hasta el 75 por 100 del salario desde el cuarto día hasta el vigésimo, ambos inclusive y hasta el 85 por 100 a partir del vigésimo primer día a contar desde el de la baja a cargo de la empresa.

En caso de accidente de trabajo, el trabajador percibirá el 100 por 100 del salario a cargo de la empresa, sin más limitación de tiempo que el previsto a continuación.

No procederá el descuento por absentismo en aquellas ausencias que sean justificadas por el piloto mediante parte médico, que podrá ser de cualquier facultativo médico en activo para las bajas de hasta tres días, exigiéndose el parte médico oficial de la Seguridad Social en aquellas bajas que superen los tres días naturales.

Estos complementos de garantía serán abonados tan sólo hasta el límite de dieciocho meses contados desde el momento en que se produjo la baja, salvo que el trabajador pase con anterioridad a la situación de invalidez en cualquiera de los grados de incapacidad previstos. En este caso el complemento se abonará hasta el día en que pase la situación de invalidez.

El salario a que se refieren apartados anteriores estará integrado por las retribuciones salariales fijas y, si corresponde, por la prima de responsabilidad.

Para tener derecho a tal complemento el trabajador deberá someterse a los reconocimientos realizados por los facultativos médicos que la empresa determine.

La negativa del trabajador a ser sometido a dichos reconocimientos determinará la suspensión de los derechos económicos contemplados en el presente artículo.

Artículo 129. *Pérdida de licencia.*

3. Pilotos en situación de pérdida definitiva de licencia por causas médicas.

En esta materia se estará a lo dispuesto en los Anexos n.º VIII y VII sobre pilotos en situación de pérdida de licencia y normativa de Fondo Social.

Artículo 132. *Reconocimiento y garantías sindicales.*

La Representación de los Pilotos estará compuesta por un total de 11 Delegados Sindicales de los cuales siete pertenecerán al sindicato SEPLA y cuatro al sindicato ASPA. De dicho colectivo, cuatro de los delegados de SEPLA y tres de ASPA tendrán la condición de titulares y uno por cada sindicato la condición de suplente. Todos ellos gozarán de las garantías que reconoce la L.O.L.S. en relación con el Estatuto de los Trabajadores. Estas mismas garantías serán también reconocidas a los miembros titulares de la Comisión Paritaria de Interpretación, si bien se limitarán al tiempo en que ejerzan efectivamente funciones en dicha Comisión.

Los integrantes de la representación sindical, en su totalidad, dispondrán de hasta 25 días al mes para destinar a actividades sindicales en concepto de crédito horario ordinario. No obstante lo anterior y previo acuerdo de los dos tercios de la representación sindical existente en cada momento, con carácter extraordinario dicho crédito se ampliará automáticamente hasta 40 días, con el solo requisito de la comunicación de dicho acuerdo a la empresa.

La extensión posible de 25 a 40 días podrá producirse durante todo el año 1999, no vinculando para futuros Convenios Colectivos. Del 1 de enero del 2000 hasta 31 de diciembre de 2002 el crédito horario ordinario se fija en un máximo de 30 días por mes. Para el 2003 se estará a lo mismo que para 1999, es decir 25 días ampliables a 40.

Como máximo podrán acumularse en un solo representante hasta 11 días de crédito horario sindical dentro de cada mensualidad con actividad laboral completa, o en caso contrario su parte proporcional.

La representación sindical podrá ceder en cómputo anual hasta un máximo de 100 días de su crédito horario, sobre el máximo de 300 acreditado como mínimo en el párrafo anterior para su disfrute por los afiliados a uno u otro sindicato que ostenten cargos en el mismo en el ámbito autonómico, nacional o internacional, siempre y cuando se comunique la cesión antes del día 10 del mes anterior al previsto para su disfrute y previa justificación documental de la actividad sindical a desarrollar.

De ellos, hasta 30 días podrán ser objeto de cesión a pilotos afiliados que no ostenten cargos sindicales. Los pilotos que disfruten de dicha cesión horaria no gozarán de ningún tipo de garantía sindical a excepción de dicho crédito horario.

La posibilidad de cesión a pilotos que no ostenten cargos cesará su vigencia en la fecha y forma previstos en el apartado 2 anterior respecto de la ampliación del crédito horario hasta 40 días mensuales.

Ambos sindicatos se comprometen, para el supuesto que algún miembro de Comité de Empresa y/o delegado de personal haga uso del crédito horario que eventualmente le pudiera corresponder, en aplicación de la normativa vigente, a disminuir el crédito horario de la Sección Sindical a la que pertenezca dicho miembro en igual medida, al objeto de la no acumulabilidad de ambos créditos horarios.

La representación sindical dispondrá de un máximo de seis billetes de ida y vuelta en vuelos de la red doméstica de Spanair, computados semestralmente, para ser usados por los asesores que ellos designen.

La empresa facilitará para el uso de los representantes de los pilotos al objeto de difundir los comunicados e informaciones sindicales los canales de distribución de la misma tales como casilleros, teléfono, fax y fotocopiadora, de tal manera que no se altere el normal funcionamiento de la actividad de la empresa. Asimismo la empresa se compromete a facilitar toda la información, siempre que ello sea posible, a la representación de los pilotos en soporte informático utilizable, dentro de los que utilice Spanair de forma habitual.

En materia de retribución de la Representación de los Pilotos y/o comisión negociadora del nuevo convenio, se estará a lo dispuesto en el Anexo X del presente Convenio.

La Compañía tiene obligación de informar a la Representación de Pilotos de los planes de expansión y futuro de la Compañía, así como de cualquier variación que influya substancialmente en el desarrollo de sus actividades aéreas».

Asimismo, en materia de información sobre estadísticas, se facilitarán con carácter mensual, los datos siguientes: horas de vuelo, horas de vuelo equivalentes, horas en posición, horas de actividad laboral, dietas de contacto, días fuera de base, horas block por día trabajado, horas block equivalentes por día trabajado, total acumulado de horas block año, vacaciones disfrutadas y vacaciones pendientes.

Artículo 134 bis. *Regulación de la reducción de jornada.*

En esta materia ambas partes se remiten a la regulación contenida en el Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores y demás normativa laboral común.

CAPÍTULO XII

Normas disciplinarias

SECCIÓN I

Disposiciones Generales

Artículo 135. *Potestad disciplinaria.*

1. La facultad disciplinaria de la Empresa se ejercerá con subordinación y en la forma que establecen las presentes Normas. El ejercicio de esta facultad comprende el conocimiento y, en su caso, sanción del incumplimiento laboral y contractual del trabajador, de acuerdo con la valoración de las faltas y sanciones previstas en el capítulo III.

2. No podrán imponerse sanciones que consistan en la reducción de la duración de las vacaciones u otra minoración de los derechos al descanso del trabajador o multa de haber.

Artículo 136. *Ámbito de aplicación.*

1. Las presentes Normas son de aplicación al personal integrado en el presente Convenio Colectivo, en todos y cada uno de los centros de trabajo y bases que la Compañía tiene establecidos, o establezca en el futuro, dentro del territorio nacional.

2. Serán también de aplicación para los pilotos que, contratados en España, presten sus servicios en Delegaciones o dependencias de la Compañía abiertas en el extranjero, sin perjuicio de las normas de orden público aplicables en el lugar de trabajo.

Artículo 137. *Requisitos formales.*

La imposición de sanciones por faltas graves, y muy graves, requerirá:

Apertura de un Expediente Disciplinario con nombramiento de Instructor, en el que el expedientado y su Sección Sindical tendrán derecho de audiencia así como a formular cuantas alegaciones correspondan, y a presentar cuantas pruebas tengan por conveniente.

Tramitación del Expediente Disciplinario.

Comisión Consultiva.

Propuesta de Resolución.

Resolución: El Expediente tendrá que estar resuelto en el plazo máximo de 30 días hábiles desde la apertura del mismo, por medio de resolución fundada en derecho.

Artículo 138. *Procedimiento.*

1. Cuando la empresa tenga conocimiento de la existencia de unos hechos que pudieran constituir indicios de alguna de las faltas graves y muy graves recogidas en el presente Régimen Disciplinario, procederá a la apertura del preceptivo Expediente Disciplinario.

2. La empresa designará al Instructor de dicho expediente, el cual elaborará el oportuno pliego de cargos por escrito que la empresa notificará al trabajador afectado y, simultáneamente, a la Sección Sindical a la que el mismo se encuentre afiliado, siempre y cuando ésta última conste a la empresa. En dicho pliego de cargos se expresará necesariamente:

a) Relación circunstanciada de los hechos que motivan la incoación y tipificación de las faltas que se le imputan.

b) Nombre y apellidos y cargo de la persona que actuará como instructor.

c) Teléfono, fax y dirección de correo electrónico del instructor, a efectos de comunicaciones y notificaciones.

d) La advertencia de que si transcurren los plazos sin presentar alegaciones el expediente seguirá su curso.

3. Una vez efectuada la notificación del Pliego de Cargos, el expedientado y la Sección Sindical a la que pertenezca en su caso y en el plazo de 15 días hábiles podrán formular Pliego de Descargos acompañando a los mismos las pruebas que tengan por oportunas. La notificación del Pliego de Cargos al expedientado se efectuara en la base operativa del Piloto. Dicho plazo se interrumpirá si el piloto afectado se hallare de vacaciones, licencias, permisos retribuidos o en cualquier situación análoga.

4. Una vez recibido por el Instructor los escritos de descargo o transcurrido el plazo para verificarlos se constituirá la Comisión Consultiva que estará formada por dos Pilotos de la Empresa designados por la Sección Sindical del Sindicato al que pertenezca el Piloto afectado y que se harán constar en el Pliego de Descargo de esta y, en el caso de no estar afiliado, por dos Pilotos de la Empresa a elección del interesado, también designados en el Pliego de Descargo del interesado; dos personas designados por la Dirección de la Compañía, de los que uno de ellos será el Director de Operaciones o Piloto en quien éste delegue y la otra el Director de RR.HH. o la persona en quien este delegue.

El Instructor deberá poner a disposición de la Comisión la totalidad del expediente y de las actuaciones habidas en el mismo hasta ese momento.

La función de la Comisión será elaborar un informe con relación a las circunstancias de hecho que concurran como motivo para la imposición de cualquier sanción por falta grave o muy grave.

Dicha Comisión practicará cuantas diligencias tenga por necesarias para emitir el oportuno informe, estando la compañía obligada a facilitar a la misma cuanta documentación tenga ésta por necesaria para el esclarecimiento de los hechos. La Comisión deberá emitir el informe, que no será vinculante, en el plazo de siete días hábiles desde su constitución.

Dicho informe comprenderá la opinión mayoritaria de dicha Comisión, sin perjuicio de que, de existir discrepancias, el miembro discrepante pueda exponer su voto particular, y concluirá si a juicio de la Comisión, el piloto actuó o no correctamente. El informe se entregará al instructor. Si la Comisión no alcanzara una opinión mayoritaria, el informe lo hará constar así. Si la Comisión no emite informe pero alguno de sus miembros desea manifestar su opinión particular podrá remitirla directamente al instructor. El trámite se entenderá cumplido si la Comisión no emite su informe en el plazo fijado.

La Comisión comunicará simultáneamente sus actuaciones e informes a la compañía, al Piloto afectado y a su Sección Sindical en su caso. En caso de no existir informe de la Comisión, o haberse emitido opinión particular de alguno de sus miembros, el instructor así lo comunicará al Piloto afectado y a su Sección Sindical en su caso.

Los plazos de tramitación del expediente se interrumpirán en tanto esté conociendo la comisión.

5. Una vez recibido por el instructor el informe de la comisión, las eventuales opiniones particulares de alguno de sus miembros o transcurrido el plazo para ello, el instructor emitirá Propuesta de Resolución, que elevará al conocimiento de las partes interesadas y del órgano llamado a resolver.

6. El órgano designado para resolver por la Dirección de la empresa, en el término fijado para la prescripción de faltas y sanciones, impondrá si procede por escrito la correspondiente sanción o sobreeserá el expediente, sin necesidad de ajustarse necesariamente a la propuesta de resolución del instructor. Cualquiera que sea la decisión, tendrá que ser notificada por escrito al interesado y a su Sección sindical, si es el caso. El trabajador afectado podrá interponer cuantas acciones legales le correspondan frente a dicha decisión.

7. Los plazos de prescripción de las faltas y sanciones previstos en este capítulo se interrumpirán durante la tramitación del expediente, entendiéndose como primer día, el siguiente hábil a la notificación al trabajador del pliego de cargos, y el último día el de entrega al instructor del informe de la Comisión consultiva o el día siguiente al vencimiento del plazo para su entrega.

Artículo 139. *Prescripción de las faltas.*

Las faltas prescribirán en los plazos fijados en el Estatuto de los Trabajadores, iniciándose el cómputo en el momento en el que la Empresa tuviera conocimiento de su comisión a través de cualquiera de sus Cargos.

Los Órganos de Tramitación y los Mandos respectivos que deban despachar cualquier diligencia, consulta, comunicación o información relacionada con un expediente disciplinario, imprimirán a las actuaciones que procedan la máxima urgencia.

SECCIÓN II

*Antecedentes y Registro*Artículo 140. *Resoluciones sancionadoras.*

Las resoluciones sancionadoras dictadas por faltas leves, graves o muy graves, deberán ser trasladadas por el Órgano que las haya acordado, mediante copia, a la Dirección de Recursos Humanos de la compañía.

Artículo 141. *Registro de antecedentes.*

La Dirección de Recursos Humanos llevará un registro de antecedentes disciplinarios.

Artículo 142. *Indicaciones del registro.*

En el Registro se inscribirán las sanciones impuestas a cada Piloto de la Empresa, con la indicación del órgano que la decretó, fecha de su imposición y demás circunstancias que pueda ser oportuno hacer constar.

Artículo 143. *Expedición de certificados.*

En los casos en que así lo solicite el Órgano que instruya cualquier expediente disciplinario, la Dirección de Recursos Humanos le remitirá certificado acreditativo de los antecedentes que sobre el Piloto afectado puedan existir en dicho Registro.

Artículo 144. *Cancelación de antecedentes.*

Los antecedentes disciplinarios quedarán cancelados de forma automática, por el mero transcurso del tiempo sin nueva sanción, según la siguiente escala:

- a) Las faltas leves: 6 meses.
- b) Las faltas graves: 12 meses.
- c) Las faltas muy graves: 18 meses.

SECCIÓN III

Faltas y sanciones

Artículo 145. *Faltas leves.*

Son faltas leves:

1. Dos faltas de puntualidad en la asistencia al trabajo, no justificadas, en el plazo de un mes.
2. Abandono del puesto de trabajo o del servicio durante breve tiempo en la jornada de trabajo, siempre y cuando dicho abandono no produzca perjuicio a la empresa.
3. Los pequeños descuidos en la realización del trabajo y en la conservación de los maquinas, herramientas y materiales de la empresa, si no produce daño.
4. Falta de aseo e higiene personal, o incumplimiento de la normativa interna sobre uso de uniformidad, si es ocasional.
5. No atender al público con la diligencia o corrección debidas.
6. No comunicar a la empresa los cambios de domicilio, los justificantes médicos o partes de baja médica en caso de incapacidad temporal, los medios hábiles para la comunicación de la empresa con el piloto o los datos necesarios para que por ésta última se dé cumplimiento a las obligaciones en materia de Seguridad social, tributaria o cualquier otra de carácter obligatorio oficial.
7. Cualquier otro incumplimiento de las obligaciones laborales que no produzca daño a la empresa, sus clientes o resto de los trabajadores.

Artículo 146. *Faltas graves.*

Son faltas graves:

1. Las cometidas contra la disciplina en el trabajo o contra el respeto debido a sus superiores, compañeros o subordinados, salvo que constituya falta muy grave de acuerdo con el artículo siguiente.
2. La falta de aseo que produzca quejas justificadas de los compañeros de trabajo.
3. La falta de puntualidad repetida en la asistencia al servicio o puesto de trabajo. Se entenderá que es repetida cuando se produzca más de dos veces en un período de treinta días.
4. La falta de un día al trabajo en un mes, sin causa que lo justifique.
5. El quebranto o violación de secretos o reserva obligada sin que se produzca grave perjuicio a la Empresa.
6. El realizar durante la jornada trabajos particulares.
7. Emplear para uso propio equipos, bienes o herramientas de la Empresa, aun fuera de la jornada de trabajo, sin autorización.
8. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente, para sí o sus compañeros.
9. La inobservancia de las medidas de seguridad e higiene adoptadas por la empresa, salvo que sea calificada de muy grave.
10. Las de negligencia o descuido inexcusables en el servicio, salvo que por el perjuicio irrogado deba ser calificado como muy grave.
11. La falta de atención y cortesía con el público reiterada y no excusable.
12. La simulación de enfermedades o accidentes.
13. Caducidad de la licencia de vuelo del Piloto por causas a él imputable.

Artículo 147. *Faltas muy graves.*

Son faltas muy graves:

1. Presentarse el piloto al servicio en estado de embriaguez.

2. Abuso de autoridad y los malos tratos de palabras y obras o la falta grave de respeto y consideración a los Jefes o sus familiares, así como a los compañeros y subordinados.

3. Originar riñas y pendencias con sus compañeros de trabajo.

4. El quebrantamiento del secreto relacionado con la defensa nacional y de los secretos e informaciones confidenciales de la Empresa a los que se haya tenido acceso por razón del cargo y haya provocado daño grave para la Empresa salvo que la utilización de dicha información fuera necesaria para la defensa de un derecho reconocido legalmente.

5. Abandono del trabajo sin causa justa, cuando del mismo se derive paralización de las labores de los productores ligados en el servicio.

6. Cualquier infracción de la legislación de Aduanas.

7. El abuso de autoridad por parte de los Jefes y cargos de la compañía.

8. La falsedad u omisión de datos en los partes y actas de trabajo.

9. Hacer desaparecer, inutilizar o causar desperfectos en el material, herramientas, maquinas, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos de la Empresa.

10. Seis o más faltas de puntualidad no justificadas a la asistencia al trabajo cometidas en un período de tres meses.

11. Faltar al trabajo más de dos días sin causa justificada en un período de dos meses.

12. La reincidencia en la comisión de una falta grave tipificada en los apartados 9 y 10 del artículo anterior.

13. La disminución voluntaria y continuada del rendimiento en el trabajo normal o pactado.

14. La trasgresión de la buena fe contractual y el abuso de confianza.

15. La indisciplina o desobediencia en el trabajo.

Artículo 148. *Incoación por abuso de autoridad.*

A instancias del Piloto afectado o de la Sección Sindical en su caso, la Dirección de la Compañía incoará expediente disciplinario contra aquellos pilotos con cargos de la empresa que en el desempeño de su función incurran en abuso de autoridad y así se haya puesto de manifiesto mediante resolución administrativa o sentencia judicial, ambas firmes.

Artículo 149. *Sanciones por faltas leves.*

Para las faltas leves se podrán imponer las siguientes sanciones:

1. Amonestación verbal
2. Amonestación por escrito
3. Suspensión de empleo y sueldo de hasta dos días.

Artículo 150. *Sanciones por faltas graves.*

Para las faltas graves se podrán imponer las siguientes sanciones:

1. Suspensión de empleo y sueldo entre tres y quince días.

Artículo 151. *Sanciones por faltas muy graves.*

Para las faltas muy graves se podrán imponer las siguientes sanciones:

1. Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días.
2. Despido. En ningún caso se podrá imponer la sanción de despido en aplicación de la figura de la reincidencia.

CAPÍTULO XIII

Gestión de expedientes personales de pilotos

Artículo 152. *Expedientes personales.*

1. Los Pilotos tendrán acceso libre a sus propios expedientes.
2. Al dar entrada en un expediente a cualquier documento, deberá ser comunicado al interesado, al objeto de que pueda alegar lo que considere conveniente. Dicha alegación será adjuntada al documento que la originó.
3. Habrá exclusivamente dos expedientes personales por piloto:

Expediente dependiente de la Dirección de Operaciones para las cuestiones relativas a Inspección e Instrucción. Todos los documentos a partir de la fecha deberán estar firmados por un representante de la Dops y el piloto, o un testigo en caso de que éste no quiera firmarlo.

Expediente dependiente de la Dirección de Recursos Humanos, para el resto de asuntos. Todos los documentos a partir de la fecha deberán estar firmados por un representante de RRHH y el piloto, o un testigo en caso de que éste no quiera firmarlo.

4. Las menciones, reconocimientos y felicitaciones por actuaciones en el ejercicio profesional deberán quedar anotados y registrados en el expediente.

Disposicion adicional sexta.

Spanair concederá excedencia y autorización expresa para prestar servicios en la compañía Air Plus a los pilotos que así lo soliciten.

**NUEVOS ANEXOS A INCORPORAR
AL III CONVENIO COLECTIVO DE PILOTOS**

ANEXO II

VACACIONES

Publicación, petición y adjudicación

Las Jefaturas de Flota publicarán los turnos de vacaciones disponibles para el año siguiente antes del 15 de octubre.

Los Pilotos entregarán sus peticiones mediante el formulario establecido al efecto, antes del 15 de noviembre siguiente.

La Representación de los Pilotos recibirá copia de las peticiones.

Las Jefaturas de Flota publicarán antes del 15 de diciembre la asignación de vacaciones, abriéndose a partir de ese momento un periodo de quince días para posibles reclamaciones, finalizado el cual se publicará la asignación definitiva.

La no solicitud de periodos de vacaciones, o la no recepción de la misma en la Jefatura de Flota correspondiente dentro de los plazos establecidos, permitirá a la empresa asignar libremente las vacaciones, que tendrán la consideración de forzosas.

Las vacaciones asignadas a un Piloto, que hubieran sido solicitadas en segunda o tercera opción, tendrán también carácter forzoso.

Para los Pilotos que se incorporen a la flota, base y/o función fuera de este periodo, la Compañía les hará el mismo proceso de petición y adjudicación, dentro del mes y medio siguiente a su incorporación con las consideraciones antes mencionadas en cuanto a prioridad sobre pilotos que, perteneciendo a su nueva función, base y/o flota, tuvieran ya sus vacaciones asignadas. Las vacantes que deberán ser propuestas por la incorporación de pilotos a una base, flota o función se designarán de acuerdo a

las necesidades operativas de la Compañía, pudiéndose incluso asignar periodos de vacaciones en estas condiciones en periodos en que, inicialmente, fueron considerados de mayor actividad de la empresa y excluidos, por tanto, de la oferta inicial de periodos de vacaciones.

Los pilotos podrán cambiar entre ellos los turnos de vacaciones, adquiriendo entonces la puntuación del turno realmente disfrutado. En este supuesto, las vacaciones puntuarán como voluntarias para ambos, fuese cual fuese la condición que tuvieran antes de la permuta.

Para que sea efectivo el cambio, ambos pilotos deberán comunicarlo por escrito a la Jefatura de Flota correspondiente con una antelación mínima de dos meses a la de la fecha de las vacaciones.

En el caso de que uno de los pilotos tuviera añadidos días de recuperación a sus vacaciones, tendrá que confirmar con su Jefatura de Flota la posibilidad de añadirlos al turno permutado. De no ser posible, los días de recuperación deberán ser añadidos a otro periodo de vacaciones, o ser disfrutados en algún cupo que haya quedado desierto, computando entonces como vacaciones forzosas.

La asignación de turnos se efectuará de la siguiente forma:

1. Con carácter voluntario:

Se hará por orden de puntuación de menor a mayor.

En caso de igualdad de puntos tendrá prioridad el de mayor antigüedad administrativa.

2. Con carácter forzoso:

Se hará por orden de puntuación de mayor a menor.

En caso de igualdad de puntos tendrá prioridad el de menor antigüedad administrativa.

3. Asignación en periodos de mayor actividad inicialmente excluidos de la oferta anual:

Por necesidades operativas, la empresa puede asignar vacaciones a pilotos de nuevo ingreso en periodos que inicialmente fueron considerados de mayor actividad de la empresa y excluidos, por tanto, de la oferta inicial de periodos de vacaciones. En este caso tendrán la consideración de forzosas a efectos de puntuación.

La valoración de cada día de vacaciones, se efectuará aplicando la parte alícuota del coeficiente de la quincena correspondiente.

TABLA SALARIAL PILOTOS SEGUNDOS 2005

Nivel	Salario Base x 14	P R. Viaje x 14	Prima Horaria x 14	Seguros x 12	P. Extra	Nivel	Salario mes	Salario año
1A	1.849,09	1.783,39	818,54	380,73	4.451,02	1A	4.831,75	66.883,02
1B	1.849,09	1.714,79	712,74	266,51	4.276,63	1B	4.543,14	63.070,97
1C	1.849,09	1.648,84	615,16	266,51	4.113,09	1C	4.379,61	60.781,48
1	1.849,09	1.585,42	525,26	266,51	3.959,78	1	4.226,29	58.635,07
2	1.849,09	1.524,44	442,53	228,43	3.816,06	2	4.044,50	56.166,12
3	1.849,09	1.465,82	366,48	228,43	3.681,39	3	3.909,83	54.280,72
4	1.849,09	1.409,44	296,68	228,43	3.555,21	4	3.783,64	52.514,13
5	1.849,09	1.355,22	279,23	190,36	3.483,54	5	3.673,91	51.053,96
6	1.849,09	1.307,62	279,23	190,36	3.435,94	6	3.626,30	50.387,50
7	1.849,09	1.238,80	279,23	190,36	3.367,12	7	3.557,48	49.423,99
8	1.706,86	826,14	48,45	190,36	2.581,45	8	2.771,82	38.424,71
0	1.280,15	619,61	30,29	190,36	1.930,04	0	2.120,40	29.304,90

Nivel	H.B.	A.L.	Hora Noct.	Dieta nacional	Dieta internacional
1A	28,34	6,93	6,21	67,47	102,56
1B	28,34	6,93	6,21	67,47	102,56
1C	28,34	6,93	6,21	67,47	102,56
1	28,34	6,93	6,21	67,47	102,56
2	28,34	6,79	6,06	67,47	102,56
3	28,34	6,62	5,91	67,47	102,56
4	28,34	6,43	5,73	67,47	102,56

Nivel	H.B.	A.L.	Hora Noct.	Dieta nacional	Dieta internacional
5	28,34	6,24	5,55	67,47	102,56
6	28,34	6,02	5,36	67,47	102,56
7	28,34	5,82	5,15	67,47	102,56
8	26,99	5,37	4,75	67,47	102,56
0	15,48	4,03	3,56	30,37	42,50

Line Check. 27,53.
Transporte: 109,36.

Nivel	Salario Base x 14	P R. Viaje x 14	Prima Horaria x 14	Seguros x 12	Prima Resp. x 14	P Extra	Nivel	Salario mes	Salario año
1A	2.586,15	2.743,67	2.236,53	472,10	1.376,44	8.942,79	1A	9.414,89	130.864,22
1B	2.586,15	2.638,15	2.134,84	472,10	1.376,44	8.735,58	1B	9.207,68	127.963,29
1C	2.586,15	2.536,67	2.038,00	472,10	1.376,44	8.537,27	1C	9.009,37	125.186,93
1	2.586,15	2.439,11	1.945,77	472,10	1.376,44	8.347,48	1	8.819,58	122.529,86
2	2.586,15	2.345,30	1.857,94	342,66	1.376,44	8.165,83	2	8.508,49	118.433,49
3	2.586,15	2.255,09	1.774,28	342,66	1.376,44	7.991,97	3	8.334,63	115.999,47
4	2.586,15	2.168,36	1.694,61	304,59	1.376,44	7.825,56	4	8.130,15	113.212,93
5	2.586,15	2.084,96	1.618,74	304,59	1.376,44	7.666,29	5	7.970,88	110.983,08
6	2.586,15	2.004,77	1.546,47	266,51	1.376,44	7.513,84	6	7.780,35	108.391,94
7	2.586,15	1.927,67	1.099,13	266,51	1.376,44	6.989,39	7	7.255,90	101.049,61
8(#)	2.586,15	895,15	908,82	266,51	0,00		8(#)	4.656,63	64.659,77

(#) PICUS.

Nivel	H.B.	A.L.	Hora Noct.	Dieta nacional	Dieta internacional
1A	41,29	10,66	9,55	67,47	102,56
1B	41,29	10,66	9,55	67,47	102,56
1C	41,29	10,66	9,55	67,47	102,56
1	41,29	10,66	9,55	67,47	102,56
2	41,29	10,44	9,32	67,47	102,56
3	41,29	10,19	9,10	67,47	102,56
4	41,29	9,89	8,82	67,47	102,56
5	41,29	9,60	8,53	67,47	102,56
6	37,85	9,27	8,25	67,47	102,56
7	34,41	8,95	7,91	67,47	102,56

Line Check. 27,53.

Transporte: 109,36.

ANEXO VI

Pilotos de baja experiencia que causan alta en Spanair

En cuanto al momento y condiciones en que deben causar alta en Spanair los nuevos Pilotos Segundos que, carentes de calificación y que acumulen menos de 1.000 horas de vuelo, han de realizar y superar el preceptivo curso, se acuerda lo siguiente:

Los nuevos pilotos causarán alta administrativa en la Compañía el día de inicio del curso inicial de calificación (pruebas teóricas y prácticas) siendo dados de alta en la Seguridad Social desde esta misma fecha, bajo la modalidad de Licencia No Retribuida, sin perjuicio de lo que se dirá en el párrafo siguiente, siendo obligación de la compañía efectuar la cotización correspondiente desde aquella fecha hasta el momento en que se superen satisfactoriamente las pruebas teóricas del curso.

Los pilotos, durante el citado periodo, en concepto de dietas y al objeto de atender a los gastos de manutención, percibirán mensualmente una cantidad equivalente a los devengos «salario base», «prima razón de viaje» y «prima horaria» del nivel salarial 0 de la tabla de pilotos segundos de la compañía, siendo esta la única percepción que, por todos los conceptos, incluidas las dietas, devengarán durante el periodo mencionado.

Los gastos de desplazamiento, hotel y desayuno serán por cuenta de la Compañía durante el citado curso.

Las cantidades que se adelantan, como dietas, a los F/O's de baja experiencia durante el curso inicial, constituirán un devengo formal.

ANEXO VII (nuevo anexo)

NORMATIVA DE FUNCIONAMIENTO DEL FONDO SOCIAL DE PILOTOS DE LA COMPAÑÍA SPANAIR

Introducción

Con el fin de proteger las situaciones de pérdida definitiva de licencia de vuelo, previstas en el acuerdo suscrito entre la Dirección de la Compañía Spanair y la Representación Sindical de Pilotos, de fecha 7 de junio de 2001, se constituye, a través de la presente normativa, un fondo económico, en el que la empresa Spanair interviene como gestor del mismo, y siendo los integrantes del mismo el colectivo de pilotos de la Compañía Spanair los participantes económicos en el mismo.

CAPÍTULO PRIMERO

Naturaleza, extensión, comisión de control y régimen del fondo

Artículo 1.

Se establece la presente normativa, que regirá a todo el personal que actualmente pertenezca al colectivo de pilotos de la misma, y que en el futuro pueda incorporarse, de acuerdo con las condiciones que más adelante se fijarán.

Artículo 2.

La presente normativa tiene por objeto regular la constitución y funcionamiento del Fondo Social de Pilotos de Spanair S.A., siendo sus fines complementar las retribuciones de los pilotos que habiendo perdido de forma definitiva su Licencia de vuelo, pasen a prestar servicios en tierra de acuerdo con lo previsto en el Acuerdo entre la Dirección de Spanair y la Representación de pilotos de la misma, de fecha 7 de junio de 2001.

Artículo 3.

El ámbito territorial del presente Reglamento será todo el territorio español peninsular, Baleares y Canarias, y se incorporará a este Fondo Social, todo el personal integrante del colectivo de pilotos.

Artículo 4.

El sistema de cobertura recogido en el presente Reglamento regirá durante la vigencia del III Convenio Colectivo de Pilotos. Ello sin perjuicio de que pueda incorporarse, en sus mismos términos o modificado, por mutuo acuerdo entre las partes, al nuevo Convenio que pueda suceder a aquél.

Artículo 5.

La Comisión de Control estará compuesta por dos representantes sociales, miembros de la Representación de Pilotos, y dos representantes de la Empresa, libremente designados por ésta; los acuerdos se adoptarán por mayoría. En caso de igualdad, la representación social ostentará voto de calidad.

La Comisión de Control será competente en todas aquellas cuestiones que afecten al funcionamiento y desarrollo del Fondo, pudiendo decidir sobre la procedencia o no de la aplicación de la cobertura regulada en esta normativa.

Artículo 6.

La adhesión al Fondo Social por parte de los miembros del colectivo de pilotos se producirá desde el momento de la incorporación de cualquier piloto a la Compañía, siempre que cumplan el requisito de edad establecido en el acuerdo de constitución del presente Fondo (no contar con 50 años o más en el momento de causar alta en la Compañía). Respecto de todos aquellos que ya estuvieran de alta en Spanair, la adhesión se producirá desde la entrada en vigor del presente reglamento.

Los pilotos miembros del Fondo Social que por cualquier causa dejen de prestar servicios en la Compañía, cesarán en los derechos y obligaciones que determina la participación en el mismo.

Artículo 7.

Los recursos económicos del fondo Social que se establece en este Reglamento son los siguientes:

1. Las aportaciones individuales de cada piloto integrante del fondo.
2. Los intereses y productos de los bienes patrimoniales del fondo.
3. Los ingresos de cualquier otra índole que puedan efectuarse.

Los recursos económicos antedichos que constituyan el Fondo serán gestionados por la Compañía Spanair de cara a cumplir lo establecido en materia de complemento de retribuciones a los pilotos en situación de pérdida definitiva de licencia. La Dirección de la Compañía rendirá cuentas anualmente a la Representación de Pilotos del estado actual del Fondo, de los ingresos obtenidos así como de los pagos que se hayan efectuado.

CAPÍTULO SEGUNDO

Disposiciones generales

Artículo 8.

El tipo de cotización al Fondo por parte de cada piloto integrante será el 0'5 por 100 mensual, por doce meses, de los conceptos salariales «prima razón viaje» y «prima horaria» que cada piloto esté en cada momento percibiendo en función de su categoría profesional y nivel salarial.

Artículo 9.

La cotización al Fondo Social se efectuará con ocasión del cobro de la nómina del mes a que el período de cotización corresponda.

Las aportaciones de los trabajadores asociados al Fondo se efectuará mediante detracción en su liquidación mensual de haberes del porcentaje mencionado en el artículo octavo.

Artículo 10.

Se establece que la edad máxima de un piloto de nuevo ingreso para poder ingresar en el Fondo Social será cincuenta años.

CAPÍTULO TERCERO

Cobertura del Fondo Social

Artículo 11.

El Fondo Social regulado en el presente Reglamento complementará las cantidades que en su conjunto perciba el piloto que haya perdido definitivamente su licencia de vuelo y pase a prestar servicios laborales en un puesto en tierra, bien provengan de la Compañía en concepto de salario, bien de la Seguridad Social en concepto de pensión.

Artículo 12.

En situación de prestación de servicio en tierra, el Fondo Social cubrirá el porcentaje establecido en las tablas anejas de la cantidad a percibir por el piloto, en función de su nivel salarial, una vez deducido el importe de la pensión que perciba, en su caso, de la Seguridad Social, según tablas adjuntas.

La cantidad a percibir por el piloto con cargo al Fondo Social resulta de la fórmula:

$$[[(\text{SB}+\text{PRV}+\text{PH}) \times 14 \text{ meses}] + \text{Plus Transporte 12 meses} + \text{Plus anual}] - \text{Pensión Seg. Soc } x \% \text{ según nivel}$$

Artículo 13.

En situación de no prestación de servicio en tierra, debido a una situación de invalidez total y absoluta para cualquier tipo de actividad, el Fondo Social cubrirá el porcentaje establecido en las tablas anejas de la cantidad a percibir por el piloto, en función de su nivel salarial, una vez deducido el importe de la pensión que perciba, en su caso, de la Seguridad Social, según tablas adjuntas.

La cantidad a percibir por el piloto con cargo al Fondo Social resulta de la fórmula:

$$[[(\text{SB}+\text{PRV}+\text{PH}) \times 14 \text{ meses} + \text{Plus Anual}] - \text{Pensión Seg. Soc}] \times \% \text{ según nivel}$$

Artículo 14.

Las citadas cantidades se revisarán anualmente teniendo en cuenta el incremento del Índice de Precios al Consumo (I.P.C.).

Disposiciones finales.

1. La presente normativa será de aplicación a partir del 8 de junio de 2001, si bien podrá tener efectos retroactivos por una sola vez y con carácter excepcional siempre que sea acordado por unanimidad por la Comisión de Control del Fondo Social.

2. En todo lo no previsto específicamente en la presente normativa, la Comisión de Control del Fondo Social de Pilotos de la Compañía Spanair decidirá sobre el particular, conforme a los principios de equidad y justicia, y teniendo en cuenta las disposiciones análogas recogidas sobre esta materia en las regulaciones de la Seguridad Social.

ANEXO VIII (nuevo anexo)

PILOTOS EN SITUACIÓN DE PÉRDIDA DE LICENCIA

1. Piloto en situación de pérdida de licencia.—Situación en que se encuentra un piloto con contrato vigente en Spanair, que pierde la capacidad para formar parte de la tripulación mínima de vuelo por pérdida de la licencia que le habilita para ello antes del límite de edad legalmente establecido, sea por causas médicas o por pérdida objetiva de su capacidad para ejercer como piloto, sobrevenida con posterioridad a su ingreso, y una vez superado el período de prueba.

2. Normativa aplicable.—El piloto en esta situación que lo desee continuará formando parte de la plantilla de pilotos de Spanair, su contrato permanecerá en vigor y seguirá sujeto a las disposiciones del Convenio Colectivo o norma legal que lo sustituya, excepto en las siguientes materias: régimen de trabajo, jornada y descansos; uniformidad, vacaciones y demás normas específicas aplicables sólo a pilotos en servicio de vuelo (promoción, progresión, cambio de nivel, etc.)

Al piloto en esta situación se le asignará por la Compañía un puesto de trabajo adecuado a su categoría laboral y cualificación personal.

Si, momentáneamente y a juicio de la Compañía, no existiera posibilidad de asignarle un puesto de trabajo adecuado, el piloto permanecerá en expectativa de destino sin que ello suponga merma alguna en sus condiciones económicas.

El piloto realizará los cursos de formación que sean necesarios para el desempeño de las funciones que Spanair desee asignarle. El coste de estos cursos será por cuenta de la Compañía. Una vez asignado el puesto de trabajo, el piloto estará sujeto a la normativa que corresponda en materia de jornada y vacaciones.

Al piloto en esta situación le será de aplicación lo establecido en el Convenio Colectivo o norma equivalente respecto a movilidad geográfica.

3. Exclusiones.—Si la pérdida de licencia se produjera por resolución judicial o administrativa firme, motivada por una falta grave o delito cometido por el piloto en el ejercicio de sus funciones, y que haya puesto en peligro vidas de pasajeros o bienes de Spanair o ajenos, la compañía no estará obligado a cumplir lo establecido en este artículo. Igualmente cuando la pérdida de licencia sea debido a causas imputables al piloto (alcoholismo, toxicomanía, ...).

No podrán acogerse a esta situación los pilotos que en el momento de la firma de su contrato con Spanair tuvieran 50 años o más.

Del mismo modo quedan excluidos los pilotos en situación de invalidez absoluta incapaces de desempeñar cualquier puesto de trabajo. Estos pilotos serán beneficiarios del seguro contratado por la Compañía y de las prestaciones del Fondo Social.

4. Condiciones económicas.—El piloto en esta situación pasará a percibir las cantidades correspondientes al nivel que ostente en el momento de la pérdida de licencia, que figuran en las tablas anexas. Dichas cantidades variarán según que el piloto pase a prestar servicios en tierra (Tabla I) o bien quede incapacitado para dicha actividad (Tabla II) y de ellas una parte será a cargo de la Compañía y otra a cargo del Fondo social de Pilotos específicamente creado para tal fin.

El nuevo régimen económico se percibirá a partir del día 1 del mes siguiente a la confirmación de la pérdida de la licencia, y se revisarán anualmente de acuerdo con lo establecido en el Convenio Colectivo o norma equivalente.

5. Limitaciones.—Esta normativa será de aplicación mientras el número de pilotos afectado no supere el 2 por 100 de la plantilla de pilotos de Spanair.

6. Entrada en vigor.—La presente regulación estará en vigor durante la vigencia de III Convenio Colectivo de pilotos, sin perjuicio de que pueda incorporarse bien en los mismos términos bien modificada por acuerdo entre las partes, al nuevo Convenio que le suceda.

7. Fondo Social.—Ambas partes pactan la constitución de un fondo social de pilotos, destinado a sufragar parcialmente las situaciones de pérdida definitiva de licencia de vuelo de pilotos que estará integrado por aportaciones económicas periódicas de éstos, y que será gestionado con su autorización por la dirección de la compañía.

8. Extinción de la situación de piloto con pérdida de licencia.—La situación regulada en el presente acuerdo cesará una vez que el piloto beneficiario esté en disposición de optar por la jubilación, al llegar a los 65 años, o en fecha anterior en función de sus circunstancias personales. También cesará si el piloto recupera su licencia de vuelo y pueda prestar servicios como piloto en activo.

ANEXO IX (nuevo anexo)

ACUERDO DE EXTERNALIZACIÓN

1. Introducción

La Compañía Spanair puede necesitar la externalización de parte de la producción, con el fin de ofrecer a sus clientes una red de líneas lo más completa posible y poder acceder a tráficos asumiendo menos riesgo económico que haciéndolos directamente.

El colectivo de Pilotos de Spanair, consciente de estas necesidades de la Compañía, considera aceptable la propuesta de externalización de parte de la producción, motivo del presente acuerdo.

En orden a la mejor y más adecuada forma de protección de los Pilotos de Spanair, el presente acuerdo garantiza lo siguiente:

La Compañía no utilizará ningún sistema de externalización de su producción con el objetivo de reducir su tamaño.

Cualquier disminución de la producción de Spanair, que pudiera conllevar una reducción de la plantilla de Pilotos, de forma temporal o definitiva, deberá empezar siempre por los medios externos mientras exista producción externalizada.

En todo caso, las partes reafirman la vigencia del Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, incluido lo expresado en su Artículo 18 del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

2. Normas de actuación y limitaciones

El sistema más usual para la externalización de servicios de vuelo es el alquiler de aviones con tripulación –Wet Lease– entendiéndose a los efectos del presente acuerdo avión y tripulación técnica externa exclusivamente, que se contrata por un período de tiempo para realizar vuelos del programa comercial de la compañía Spanair.

El parámetro utilizado para determinar la producción es el ASK «Available Seat Kilometer» calculado por la Dir. Comercial de Spanair según la definición de IATA. Se entiende por ASK la cantidad resultante de multiplicar el número de asientos ofertados (vendidos o no) en un vuelo, por los kilómetros existentes entre el punto de origen y el destino (Kilómetros usados Estándar IATA-CD ROM «World Air Distances»). Por ejemplo: Un vuelo entre MAD y VLC operado por el MD 82 EC-HHF representa: 149 plazas X 285 Kilómetros = 42.465 ASK's -. El cómputo general de los ASK's de Spanair resulta de la suma de todos los vuelos (regulares y chárter) con sus respectivos ASK's.

El número total de ASK externalizados en «Wet Lease» no podrá exceder del 11 por 100 de los ASK's totales mensuales de Spanair (comercializado JKK).

El programa de vuelos externalizados mediante «Wet Lease» vendrá sujeto a las siguientes premisas:

Tipo de aeronave: Están contemplados dentro de este acuerdo de wet lease los aviones del módulo de hasta 115 plazas (menor o igual).

Tipo de Rutas: Están contemplados dentro de este acuerdo de wet lease las rutas siguientes:

Rutas regionales, como pueden ser las Interbaleares, las que conecten el arco mediterráneo con Baleares y las Inter-Canarias, además de un vuelo Canarias-Península.

Rutas Peninsulares Domésticas y/o Internacionales, cuya densidad de tráfico en conjunción con el número de frecuencias necesario precise de un avión de hasta 115 pasajeros (menor o igual).

Rutas Domésticas y/o Internacionales de nueva comercialización, durante el período de maduración necesario para que puedan ir siendo transferidas a la flota de Spanair.

El programa de vuelos de la temporada a realizar en régimen de «Wet Lease» será informado a la Representación Sindical de los Pilotos previamente a su implementación al menos 30 días antes del comienzo de la operación o del cambio de temporada, para su conocimiento. No obstante lo anterior, la experiencia indica que habitualmente se producen cambios en cualquier programa de vuelos, cosa que se admite por la Representación Sindical de los Pilotos.

Los aviones en régimen de «Wet Lease» contemplados en este acuerdo podrán ser utilizados ocasionalmente para sustituir a los aviones de Spanair, por causas operativas o técnicas, mientras no haya un avión de Spanair disponible en ese momento en el mismo Aeropuerto.

Los vuelos de Correo operados en régimen de Wet Lease para Spanair, computarán en el 11 por 100 de ASK's del límite de externalización con el 30 por 100 de sus ASK's.

3. Información

Trimestralmente, la Dirección de Spanair facilitará a la Representación de Pilotos información sobre la producción mensual de ASK's realizados y el número de horas voladas mediante la externalización de servicios en «Wet Lease», así como las rutas voladas por estos aviones para su comprobación de que se ajusta a lo especificado en el punto 2 del presente acuerdo.

4. Otras formas de externalización

Con independencia del Acuerdo de Externalización reflejado en el punto 2 y 3, hay otra serie de formas de externalización que requieren aceptación (excepto punto 4.b. y 4.c) por parte de la Representación Sindical de Pilotos, en caso de que se lleven a cabo y que no computan en el cálculo del 11 % de ASK's autorizados. Estos son:

a) Cuando se presente una oportunidad de negocio para Spanair mediante la externalización de vuelos en «Wet Lease» no contemplada en el programa de vuelos y por ello no sujeta a las premisas anteriores (tipo de avión y rutas), será comunicada a la Representación Sindical de los Pilotos que, junto con la Dirección de la Empresa, examinará la propuesta para su análisis y posible aceptación.

b) Subcharter: Spanair podrá utilizar los medios habituales de Subcharter que normalmente son empleados en la industria, sin necesitar aceptación por parte de la Representación Sindical de Pilotos. A los efectos del presente acuerdo, aviones en régimen de subcharter son aquellos que la compañía Spanair precise contratar a terceros para realizar un servicio/ o específico propio, por problemas operativos puntuales.

c) Los ASK's producidos en vuelos con códigos compartidos son imputables a la compañía operadora. Por lo tanto, Spanair podrá utilizar vuelos operados por otras Compañías en régimen de código compartido, en virtud de sus acuerdos comerciales, sin necesitar aceptación por parte de la Representación Sindical de Pilotos.

d) Para las restantes fórmulas de externalización de vuelos como pueden ser las franquicias o cualquier otra que pueda plantearse, se comunicará a la Representación Sindical de Pilotos que, junto con la Dirección de la Empresa, examinará la propuesta para su análisis y posible aceptación.

5. Entrada en vigor

El presente acuerdo entrará en vigor a partir del 28 de noviembre de 2002 y formará parte del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, como anexo, y será registrado ante la Autoridad Laboral al objeto de dotarle de las máximas garantías legales. A tal efecto, ambas partes se comprometen a iniciar y concluir los trámites legales y reglamentarios pertinentes en orden a la consecución de dicho objetivo.

Ambas partes pactan que el presente acuerdo en materia de Externalización quede incluido en el futuro IV Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair en los mismos términos que ahora se firman, sin que sea objeto de nueva negociación.

6. Pacto derogatorio

Las partes firmantes del presente acuerdo, al objeto de dar pleno cumplimiento al mismo, acuerdan dejar sin efecto, desde la fecha de entrada en vigor del mismo, los pactos y acuerdos suscritos entre las mismas que a continuación se relacionan:

Acuerdo de 26/08/2000 «Acuerdo Laboral entre la Dirección de la Compañía y la Representación de Pilotos de Spanair» en su punto 1 «Escala-fón Agrupado y Protección de Puestos de Trabajo aplicable al Colectivo de Pilotos de Spanair y Aebal», Apartados 1 (Normativa Relativa a Pilotos de Spanair y Aebal) y 2 (Protección de Puestos de Trabajo).

Acuerdo de 26/09/2000 de «Escala-fón Agrupado de Pilotos Spanair-Aebal, cerrado a 31/08/2000».

Acuerdo de la Comisión Paritaria del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair y Aebal) y 2 (Protección de Puestos de Trabajo).

Acuerdo entre las Direcciones Generales de Spanair y Aebal de fecha 12/07/2001 sobre asunción y ratificación de los acuerdos de 26/08/2000 en las materias citadas anteriormente en el Apartado A.

Acuerdo de 26/08/2002 entre la Presidencia de la Compañía y la Representación de los Pilotos en referencia a Spanair-Aebal. (Acuerdo, Anexo I y Declaración Conjunta de 12/06/2002).

Y cuantos otros pactos y/o acuerdos anteriores referidos sobre el mismo tema que vayan en contra de lo dispuesto en el acuerdo que por este acto se suscribe.

ANEXO X (nuevo anexo).

NORMATIVA SOBRE RETRIBUCIONES Y REUNIONES SINDICALES

Se acuerda la siguiente normativa reguladora de la actividad sindical y retribuciones de los miembros de las Secciones Sindicales de los sindicatos SEPLA y ASPA en Spanair, en las materias siguientes:

Artículo 1. *Definiciones.*

1.1 Días RS.—Son aquellos días que de acuerdo a la Ley y al Convenio Colectivo en vigor les son asignados mensualmente a los representantes sindicales para que puedan desarrollar las funciones propias de su cargo; aparecerán en la programación con la clave RS. Son días de libre disposición de los miembros de la Sección sindical.

1.2 Días RE.—Son aquellos días en los que la compañía solicita la presencia o actuaciones de todos o alguno de los delegados sindicales para cualquier reunión, trabajo o colaboración que la misma necesite de los delegados sindicales como consecuencia de sus cargos. Estos días son designados y programados por la compañía, de acuerdo con la Representación de Pilotos, y podrán coincidir eventualmente con algún RS, de mutuo acuerdo entre ambas partes.

1.3 Media de la Flota.—La media de la flota a efecto de retribuciones de los representantes sindicales, se calculará mensualmente, por categorías profesionales y Flotas. (con independencia de bases y niveles retributivos).

Para el cálculo de dicha media se excluirá a aquellos pilotos que ostenten cargos en la DOPS, hayan estado de vacaciones, cursos, IT's de más de un día, conforme al artículo 49 del presente Convenio Colectivo, reducciones de jornada (RJ's), comisiones de servicio, licencias no retribuidas, miembros de la Representación de pilotos, o que no hayan estado operativos por cualquier otra causa. Una vez excluidos éstos, se tomará para calcular la media, las dos quintas partes, es decir el 40 por 100 de los pilotos que más horas de vuelo hayan realizado en el mes.

Si bien el parámetro de cálculo serán las horas voladas, la media se efectuará sobre todos los conceptos variables, ligados a la actividad de vuelo, que hayan realizado este 40 por 100 superior de pilotos. (line Check, actividades, dietas, correos, imaginarias, etc.).

Artículo 2. *Remuneración de los representantes sindicales.*

Se aplicará la que resulte mayor de las siguientes:

2.1 La que les corresponda por su actividad como pilotos, más el equivalente de cinco (5) horas de vuelo incluidas en el mínimo garantizado, en el nivel salarial de cada uno de los representantes, por cada día de RS o RE realizado en el mes natural. En el caso de los días RE habría que añadir por cada uno de ellos, una dieta nacional, más la remuneración de los vuelos en movimiento (DH) caso de tener que efectuarlas.

2.2 El 110 por 100 de la media de la flota del conjunto total de los conceptos retributivos calculada según la definición anterior, en el nivel salarial que a cada representante le corresponda.

La compañía facilitará a requerimiento de la Representación de Pilotos, los datos de las medias utilizadas para el cálculo del pago de los Representantes Sindicales incluidos en el presente acuerdo.

Artículo 3. *Régimen de reuniones durante la negociación del IV convenio Colectivo.*

Los días de RS y RE se programarán con carácter general como un servicio con horas de inicio y finalización, siendo éstas las 10.00 horas y las 20.00 horas locales respectivamente, salvo acuerdo puntual en otro sentido.

Adicionalmente a lo anterior, el piloto, después de un día RS o RE, no podrá firmar antes de las 06.30 horas si aquel ha tenido lugar en su propia base o a las 7.30 horas en caso de que haya discurrido fuera de su base.

Artículo 4. *Aplicación del acuerdo.*

El cálculo, para la remuneración de los delegados sindicales, será de igual aplicación todos los meses, con independencia de que los mismos se encuentren de vacaciones, ILT o realizando cursos.

Artículo 5. *Vigencia del acuerdo.*

El presente acuerdo tendrá vigencia desde el día 1 de marzo de 2004 y se extenderá hasta el 31.12.2004, aplicándose con carácter retroactivo

desde el 01.03.2004 en la nómina de abril 2004 una vez se hayan instrumentado los oportunos programas informáticos para ponerla en práctica.

Al vencimiento de dicho período de vigencia, sólo se prorrogará la presente normativa de mutuo acuerdo entre las partes. En defecto de acuerdo, se volverá a la aplicación de las reglas sobre retribución de representantes sindicales vigentes a la firma del presente acuerdo.

ANEXO XI (nuevo anexo)

ACUERDO EN MATERIA DE REQUISITOS A CUMPLIR POR LOS ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS A UTILIZAR POR LAS TRIPULACIONES TÉCNICAS DE SPANAIR

La necesidad de establecer, de mutuo acuerdo y en virtud de lo dispuesto en el art. 126 del III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair, los requisitos mínimos obligatorios que deberán reunir los hoteles contratados por la Compañía para alojar a sus pilotos en sus desplazamientos habituales, estableciéndose lo siguiente:

Requisitos Obligatorios:

Deberá tratarse de hoteles, como mínimo, de cuatro estrellas, o su equivalente en el extranjero, que reúnan los siguientes requisitos:

a) Insonorización habitaciones:

a.1) Doble ventana al exterior, o ventana sencilla siempre y cuando reúna las características de suficiente aislamiento y ubicación tal que no haga necesaria la doble ventana.

a.2) Doble puerta al pasillo, o puerta sencilla siempre y cuando reúna las características de suficiente aislamiento y ubicación tal que no haga necesaria la doble puerta.

b) Ubicación habitaciones:

Deberán ser asignadas las habitaciones en una planta, a poder ser siempre la misma, que reúna los requisitos de insonorización del punto a).

c) Climatización:

c.1) Con aire acondicionado (silencioso).

c.2) Con calefacción (si procede).

d) Tipo y características de la habitación:

d.1) Habitaciones dobles para uso individual.

d.2) Colchón y somier de dimensiones no inferiores a 1,05 m. de anchura.

e) Iluminación:

Posibilidad de lograr oscuridad a través de un adecuado aislamiento lumínico.

f) Cenas y desayunos:

f.1) Cenas: Los tripulantes que procedan de un servicio deben poder disponer de una cena caliente hasta, al menos, las 23.30 hrs It., y para los que lleguen después de dicha hora se les debe proporcionar la alternativa de poder disponer de cena caliente en un restaurante cercano hasta, al menos, las 00.30 horas It.

f.2) Desayunos: Todos los tripulantes deben disponer de una de las alternativas que se detallan a continuación:

f.2.1) Desayuno tipo bufete durante el horario de apertura del salón de desayunos del hotel.

f.2.2) Desayuno continental en un salón que se designe al efecto, en caso de que este deba realizarse en una hora anterior a la apertura del salón de desayunos.

f.2.3) Desayuno continental en la habitación a cualquier hora.

g) Medidas de seguridad:

g.1) Certificado de tratamiento y análisis de aguas.

g.2) Escalera de emergencia o certificado alternativo de Industria.

g.3) Alarma y servicio contra incendios.

g.4) Certificado de servicio médico contratado.

Otras disposiciones en materia de hoteles:

Como complemento y a efectos aclaratorios de la normativa contenida en materia de Alojamientos de Hoteles en el Convenio Colectivo III, se precisa lo siguiente:

1. La decisión del hotel es exclusiva de la empresa.

2. La Compañía ofrecerá un abanico de opciones de hoteles a la Representación de Pilotos de acuerdo con los requisitos previamente ya pactados que tras visitarlos seleccionará tres por destino para que la compañía elija uno principal y otro de stand-by.

3. Para cambiar hotel se hará siguiendo el punto anterior.

Una vez elegido y contratado el hotel por la Compañía, el representante de la Representación de Pilotos acompañará al responsable de la empresa para negociar y obtener los mejores servicios para los tripulantes.

En todos los destinos se tendrá definido un hotel principal y uno alternativo que necesariamente será uno de los tres ofertados y aceptados.

ANEXO XII (nuevo anexo)

AMPLIACIÓN NÚMERO DELEGADOS SECCIÓN SINDICAL DE SEPLA SPANAIR.

REUNIDOS

De un lado, don Eduardo Aranda Unzurrunzaga, en representación de Spanair S.A.

De otro lado, don Alberto Martínez de Marañón en representación de la Sección Sindical de SEPLA en la compañía Spanair

ACUERDAN

1. Reconocer en el seno de la compañía Spanair como delegados sindicales de Sección Sindical de SEPLA a un número total de siete (7) pilotos de la plantilla de Spanair. Este reconocimiento tendrá validez a todos los efectos a partir de la fecha de 1 de Enero del año 2004.

Todos los delegados reconocidos tendrán todos los derechos recogidos en el Estatuto de los trabajadores, la Ley Orgánica 11/1985 de 2 de agosto de Libertad Sindical (LOLS) y el III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair.

2. No obstante el aumento del número de delegados sindicales de La Sección Sindical de SEPLA en Spanair, se mantendrá inalterado lo dispuesto en el artículo 132 del (reconocimiento mensual acumulación de crédito sindical, cesión del crédito sindical, no acumulabilidad de créditos sindicales, etc.).

3. El presente acuerdo tendrá validez hasta la firma en el próximo Convenio Colectivo, en el cual se establecerá y fijará el sistema y régimen de Representación del Convenio Colectivo de Pilotos.

ANEXO XIII (nuevo anexo)

ACUERDO ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA EMPRESA SPANAIR Y EL COMITÉ DE HUELGA SOBRE REMOCIÓN EN EL CARGO DE COMANDANTE PARA SU INCORPORACIÓN AL CONVENIO COLECTIVO DE PILOTOS DE SPANAIR

EXPONEN

Primero.—El III Convenio Colectivo de Pilotos de Spanair establece dos categorías profesionales para dicho Colectivo, las de Primer y Segundo Piloto y además establece la función de Comandante como cargo de confianza, que tendrá necesariamente que recaer en un Piloto 1.º

Segundo.—Aunque la condición de Comandante constituye un cargo de confianza y no una categoría profesional, sin embargo, para acceder a la misma los Pilotos tienen que superar una serie de pruebas y cumplir una serie de requisitos objetivos y, en su consecuencia, la designación de estos como Comandantes por la Compañía está condicionada a la superación de las pruebas y requisitos objetivos anteriormente mencionados, por lo que para poder retirar la condición de Comandante se han de dar una serie de circunstancias que justifiquen dicha medida.

Tercero.—Ambas partes convienen la necesidad de establecer un procedimiento por el que la Compañía pueda retirar la condición de Comandante.

En base a lo anterior

ACUERDAN

1. Que la Compañía para retirar la condición de Comandante tendrá que tener justa causa y aplicar el siguiente procedimiento:

a) Nombramiento de una Comisión que estará formada por dos representantes de la Compañía, y por dos representantes del Sindicato al que pertenezca el Comandante afectado o, en caso de que no pertenezca a ningún Sindicato, a dos representantes del piloto, que deberán ser pilotos de la compañía.

b) Dicha Comisión analizará las razones esgrimidas por la compañía que justifique la posibilidad del remover del cargo al Comandante.

c) Si la Comisión entiende por mayoría que existen causas para la remoción emitirá el oportuno informe en dicho sentido, pudiendo entonces la empresa remover del cargo al citado Comandante sin perjuicio de las acciones que este pueda ejercer frente a dicha medida.

d) Si la Comisión por mayoría no entiende que existan causas para dicha remoción emitirá el oportuno informe en dicho sentido y la empresa deberá mantener al Comandante en su cargo.

e) Si la Comisión no alcanza un acuerdo por mayoría, no se pronuncia o no emite informe, la compañía adoptará la decisión que considere más ajustada a derecho, sin perjuicio de las acciones legales que el afectado pudiera ejercer.

2. De las reuniones de la Comisión se extenderán las oportunas actas, firmadas por todos los asistentes, tanto en caso de conformidad como de disconformidad.

3. Desde la fecha de constitución de la Comisión hasta la emisión y firma del informe transcurrirá como máximo un plazo de 15 días naturales.

ANEXO XIV (nuevo anexo)

NORMATIVA REGULADORA DEL SERVICIO DE INCIDENCIAS

1. La duración de la situación de incidencias es de un mes en la base del piloto. En su programación mensual aparecen 6 días LL o LP o combinación de estos de acuerdo a la normativa de distribución de días libres y el resto con la clave IN, así como los cursos, reconocimiento médico o simuladores de Instrucción que le sean aplicables. Se asignan los servicios, serie de servicios, relevos y LN mediante el chequeo.

2. Todo piloto en situación de incidencias debe chequearse en el número 900 300 355 ó en el 900 200 418 dos veces al día. La 1.ª, entre las 10:00 y las 12:00 LT y la 2.ª, entre las 20:00 y las 22:00 LT. Si durante esos periodos el Piloto esta en actividad o en el descanso preceptivo anterior a una actividad, no se chequeará hasta el siguiente periodo de chequeo.

3. En el chequeo de las 20:00 a las 22:00 se le podrá asignar un servicio cuya firma sea a partir de las 09:00 LT. Los servicios cuya firma sea anterior a esa hora se le asignaran en el chequeo de 10:00 a 12:00 del día anterior. En el chequeo de 10:00 a 12:00 se le podrá asignar un servicio cuya firma sea a partir de las 23:00 LT de ese día. Los LN se programan 24 horas antes, por lo que se asignarán, como tarde, en el chequeo de 20 a 22 del LN-2 (si el libre es el día 15 debe serle asignado en el chequeo de 20 a 22 del día 13).

4. Una vez que le ha sido asignado un servicio, una serie de servicios o relevo, estos son programados y para cualquier cambio de estos, será de aplicación las normas sobre cambios de programación.

5. Si, en su tentativa de chequeo, el piloto en incidencias no pudiera establecer contacto con el Departamento de Programación, dejará constancia del intento en el servicio de contestador con que cuentan los números 900 300 355 ó 900 200 418. Será, entonces, el propio Departamento de Programación, durante el periodo del chequeo más 30 minutos, el responsable de contactar con el piloto al objeto de comunicar el servicio.

6. Las incidencias se programan por meses completos, por turno rotatorio de menor a mayor antigüedad administrativa para copilotos y de mayor a menor para comandantes, dentro de cada Base y entre aquellos pilotos sin restricciones operativas. La asignación de incidencias se hará de forma que se consiga la máxima igualdad de este servicio en cada base operativa, y manteniendo una proporcionalidad entre bases a lo largo de un año (dos temporadas invierno, verano).

7. Durante el día libre, asignado o programado en situación de incidencias, que preceda a un día de posible asignación de servicios es obligatorio el chequeo de 20 a 22.

8. El piloto en incidencias que se le asigne servicio de imaginaria, quedará sujeto a la normativa dispuesta para este servicio y le será asignada en el chequeo o en la programación mensual.

9. Si la asignación es de una serie de servicios o relevo se le comunicará los servicios de dicha serie o relevo a realizar, incluyendo la fecha y servicio de regreso a Base. Si se le asigna un simulador no incluido en su programación, no será evaluable como PC, OPC.

10. En lo demás, habrá que referirse a la normativa en vigor que recoge el Convenio Colectivo de Pilotos y a los acuerdos alcanzados entre la Representación Sindical de Pilotos y la Dirección General de la Compañía.

ANEXO XV (nuevo anexo)

NORMAS REGULADORAS DE LA MANUTENCIÓN A BORDO

Programación de las comidas de tripulación

1. Periodos de servicio de vuelo: Para determinar los servicios de catering que corresponden a cada tripulante, se tomará siempre la hora local de firma y la hora local de llegada block programada del vuelo.

La tabla de horarios de programación de las comidas en función de la hora de firma y llegada block programada del último salto queda como sigue:

Periodo	Tipo de comida
1.º De 04:01 LT a 08:30 LT	Desayunos.
2.º De 08:31 LT a 13:00 LT	Bocadillos.
3.º De 13:01 LT a 15:00 LT	Comidas.
4.º De 15:01 LT a 21:00 LT	Bocadillos o BQFY.
5.º De 21:01 LT a 23:00 LT	Cenas.
6.º De 23:01 LT a 04:00 LT	Bocadillos.

Los servicios serán de acuerdo con la siguiente tabla (D=desayuno, B=bocadillo, CO=comida, CE=cena, BQFY=bocadillo, queso, fruta y yogurt):

Hora de firma periodo	Hora llegada block periodo	Actividad realizada	Servicio Catering que corresponde	Observaciones
1.º	1.º	cualquiera	D	Desayunos en hotel o o/b
1.º	2.º	inferior a 4 horas	D	Desayunos en hotel o o/b
1.º	2.º	superior a 4 horas	D + B	Desayunos en hotel o o/b
1.º	3.º	cualquiera	D + CO	Desayunos en hotel o o/b
1.º	4.º	cualquiera	D + B + CO	Desayunos en hotel o o/b
1.º	5.º	cualquiera	D + CO + B + CE	Desayunos en hotel o o/b
1.º	6.º	cualquiera	D + CO + B + CE + T	Desayunos en hotel o o/b
2.º	2.º	cualquiera	B	
2.º	3.º	cualquiera	B + CO	
2.º	4.º	cualquiera	B + CO	
2.º	5.º	cualquiera	CO + B + CE	
2.º	6.º	cualquiera	CO + B + CE	
2.º	1.º	cualquiera	CO + B + CE + D	
3.º	3.º	cualquiera	CO	
3.º	4.º	cualquiera	CO + B	
3.º	5.º	inferior a 7 horas	CO + B	
3.º	5.º	superior a 7 horas	CO + B + CE	
3.º	6.º	cualquiera	CO + CE + B	Canarias: + bollería
3.º	1.º	cualquiera	CO + CE + B + D	
4.º	4.º	inferior a 4 horas	B	Aplicable periodo 6.º-6.º
4.º	4.º	superior a 4 horas	BQFY	Aplicable periodo 6.º-6.º
4.º	5.º	cualquiera	B + CE	
4.º	6.º	cualquiera	CE + B	
4.º	1.º	cualquiera	CE + B + D	Canarias: + bollería
4.º	2.º	cualquiera	CE + B + D	
4.º	3.º	cualquiera	CE + B + D + CO	
4.º	6.º	cualquiera	CE + B	
5.º	1.º	cualquiera	CE + B + D	
5.º	2.º	cualquiera	CE + B + D	
5.º	3.º	cualquiera	CE + B + D + CO	
5.º	4.º	antes 17:00	CE + B + D + CO	
5.º	4.º	después 17:00	CE + B + D + CO	
5.º	5.º ó 6.º	cualquiera	B + CE	
6.º	1.º	cualquiera	B + D	
6.º	2.º	cualquiera	D + B	
6.º	3.º	cualquiera	B + D + CO	
6.º	4.º	antes 17:00	B + D + CO	
6.º	4.º	después 17:00	D + B + CO	

Esta tabla se empleará sólo para los servicios a bordo. Independientemente de cualquier combinación de horarios siempre habrá algún alimento a bordo reservado a la tripulación por motivos de seguridad.

Asociado a toda comida o cena irá una bandeja de fruta cortada o por piezas, así como una bandeja de yogurt.

Cuando se efectúe un cambio de avión se aplicarán escrupulosamente los servicios definidos por periodos sin aplicación de la tabla, a menos que se establezca un procedimiento para trasladar el catering que corresponda a cada tripulante al avión correspondiente sin que medie acción de la tripulación.

En aquellos vuelos en que la hora de firma se origine en el periodo 1.º, se embarcará desayuno siempre y este consistirá en: 1 pieza de fruta, ½ yogurt, ½ cornflake (cereales) y 1 pieza de bollería por tripulante.

En vuelos nocturnos desde Canarias con llegada anterior a las 04:00 LT, adicionalmente se embarcará una bandeja de bollería.

En vuelos cuya actividad sea inferior a 7 horas (de hora de firma a hora de llegada block programada) y en los que corresponda servicios de comida, bocadillos y cena, se programará a bordo únicamente comida y bocadillos, manteniéndose el derecho a percibir la cena en el hotel o lugar concertado por la Compañía.

Siempre que estando de actividad un tripulante entre en un periodo en el que corresponda comida, la Compañía se hará cargo de ésta, independientemente del lugar en que esto suceda.

2. Horarios de comidas programadas en vuelo o en tierra:

Los servicios de comidas o cenas para tripulantes se programarán a bordo del avión o en tierra teniendo en cuenta el siguiente criterio:

- Vuelo aterrizado hora block antes de las 15:00 LT: comida en tierra.
- Vuelo aterrizado hora block después de las 15:01 LT: comida a bordo.
- Vuelo aterrizado hora block antes de las 23:00 LT: comida en tierra.
- Vuelo aterrizado hora block después de las 23:01 LT: comida a bordo.

3. Comidas programadas en tierra:

- Si coincide con la base del tripulante, la comida será en el aeropuerto o lugar concertado por la compañía.
- Si no coincide con la base del tripulante, la comida será en el hotel, aeropuerto o lugar concertado por la compañía según conveniencia del tripulante y disponibilidad de recogida posterior.
Siempre que un tripulante realice:

dos únicos saltos, cuya actividad de hora de firma a hora de llegada block programada de acuerdo con el Daily Schedule sea inferior a tres horas, y/o

un único salto, cuya actividad de hora de firma a hora de llegada block programada de acuerdo con el Daily Schedule sea inferior a dos horas y cuarto,

se sustituirán los servicios de comida o cena a bordo por comida en tierra de acuerdo a la definición del apartado a) y b) de este mismo punto 3, y siempre que le corresponda de acuerdo a los periodos establecidos en el punto 1.

Con una escala superior a dos horas durante los periodos 3.º y 5.º, la comida o cena será programada en tierra.

4. Retrasos: Cuando debido a retrasos, y el Comandante del vuelo no haya podido solicitar el embarque de la correspondiente comida o cena, y la nueva hora de llegada block sea a una hora tal en la que los restaurantes en el hotel, en el aeropuerto, o lugar concertado estén cerrados, se ofrece la posibilidad de efectuarla en cualquier restaurante de la zona, a discreción de cada tripulante, con un coste máximo a cargo de la compañía de 30 € por tripulante. A criterio del tripulante, podrá efectuarla de igual forma con el servicio de habitaciones del hotel, siempre con la limitación anteriormente citada.

En estos casos, el tripulante abonará la factura, siéndole posteriormente reembolsada por la Compañía a su presentación, junto con una fotocopia del parte de vuelo y un informe (FOR/COR) que especifique el motivo del retraso.

5. Cancelaciones: Se podrán cambiar los servicios de comida o cena a bordo para realizarlos en el hotel, aeropuerto o lugar concertado, siempre que se notifique la cancelación con una antelación mínima de 6 horas a la hora de despegue programada, siendo dichas cancelaciones solicitadas a Crew Control, quien adelantará la petición telefónicamente, remitiendo a continuación el correspondiente télex a la empresa suministradora de Catering, con copia al Departamento de Catering de Spanair, a la Flota y a Jefatura de TCPs, con indicación de la hora en la que se solicitó.

6. Embarque de servicios: Durante el desarrollo de una actividad en la que desde la hora de firma y la de cambio a otro avión, en periodos que correspondan a una de las dos comidas principales, haya más de 3 horas, dichos servicios serán embarcados en el primer avión en donde realicen los tripulantes su servicio de vuelo; si el cambio a otro avión se realizara con menos de 3 h. desde la hora de firma, se embarcará dicho servicio en el segundo avión, siempre que el cambio de avión se produzca antes de las 15:00 o las 23:00 según corresponda comida o cena.

7. Retrasos: En todos aquellos casos en los que por causas de retrasos operacionales corresponda un servicio de catering de acuerdo al horario establecido al principio de esta Normativa y no se encuentre a bordo, a criterio del Comandante y siempre que sea posible, podrá solicitarlo con la antelación suficiente, informando mediante formato FOR a su correspondiente Jefe de Flota, quien dará curso de dicho informe al Departamento de Catering.

8. Tripulantes en movimiento o realizando cursos: Los tripulantes realizando cursos o un movimiento en horario correspondiente a comida o cena, realizará aquellas en tierra en el hotel, aeropuerto, o lugar concertado, según proceda.

9. Selección de menús: En la selección de menús con las distintas empresas de catering asistirá un miembro de la Representación de Pilotos. Se le facilitarán los medios necesarios para la asistencia a dichas presentaciones, tanto de programación como de billetes si fueran necesarios.

8521 *RESOLUCIÓN de 9 de mayo de 2005, del Instituto de Mayores y Servicios Sociales, por la que se convoca la concesión de subvenciones en el área de atención a mayores, durante el año 2005.*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 2, de la Orden TAS/893/2005, de 17 de marzo (B.O.E. del 8 de abril), por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones sometidas al régimen general de subvenciones del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y del Instituto de Mayores y Servicios Sociales, de conformidad con el procedimiento establecido en el Capítulo II de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones (Boletín Oficial del Estado del 18), procede efectuar la correspondiente convocatoria y la determinación de los programas que en el área de atención a mayores, podrán ser objeto de financiación, sus requisitos y prioridades, así como el crédito presupuestario al que debe imputarse las correspondientes subvenciones:

En su virtud, esta Dirección General ha dispuesto:

Primera.—Convocar la concesión de subvenciones en el área de personas mayores, en régimen de concurrencia competitiva, que se regirá por lo dispuesto en la Orden TAS/893/2005, de 17 de marzo (B.O.E. del 8 de abril), por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones sometidas al régimen general de subvenciones del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y del Instituto de Mayores y Servicios Sociales y por lo establecido en la presente Resolución.

Segunda.—Establecer los programas que pueden ser subvencionados, que figuran relacionados en el Anexo I de la presente convocatoria, y que se financiarán con cargo al crédito presupuestario, consignado en el presupuesto del IMSERSO 31.32.487.7.9 para mayores, con un importe de 2.630.930 euros.

Tercera.—Además de los requisitos de carácter general establecidos en el artículo 3 de la mencionada Orden, las entidades u organizaciones que

concurran a la presente convocatoria con los correspondientes programas para personas mayores, deberán dedicarse, únicamente y con carácter exclusivo y habitual, a la realización de programas y actividades en favor de dichas personas mayores. Este requisito se acreditará mediante la presentación de sus correspondientes estatutos.

Cuarta.—En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 5 de la Orden de bases reguladoras, las solicitudes para participar en la presente convocatoria, deberán presentarse en el plazo de treinta días naturales contados a partir del siguiente al de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado, en la Dirección General del IMSERSO (Avda. de la Ilustración con vta. a Ginzo de Limia, 28029 Madrid), o en los restantes lugares indicados en el mismo apartado de la citada Orden.

Quinta.—La documentación que deberá acompañar a la solicitud, será la establecida en el artículo 5 de la Orden de bases reguladoras.

Sexta.—Los Órganos competentes para la instrucción y resolución del procedimiento serán los siguientes:

El Órgano competente para la instrucción del procedimiento será, la Comisión de Evaluación constituida al efecto en el Instituto de Mayores y Servicios Sociales.

El Órgano competente para la Resolución del procedimiento será, el Director General del Instituto de Mayores y Servicios Sociales.

Séptima.—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.2 de la citada Orden de bases reguladoras, se establecen a continuación los criterios que han de ser tenidos en consideración para la valoración de los programas:

a) Evaluación de la necesidad social: Se tendrá en cuenta el análisis o estudio de la necesidad social de los objetivos propuestos en relación con la cobertura pública o privada existente.

b) Contenido Técnico: Se tendrá en cuenta el contenido técnico del programa y su adecuación a los objetivos de las acciones propuestas, al número y características de los participantes y/o beneficiarios, a los medios y al calendario previstos, y a las actividades y servicios a desarrollar, así como los indicadores de seguimiento y evaluación de objetivos en relación con los medios técnicos y materiales con los que cuenta la entidad.

c) Ámbito del Programa: Se considerará el impacto del programa y la repercusión territorial de los objetivos y actividades, la proporcionalidad respecto a la población a la que se prevé atender y la tendencia del sector creciente o decreciente.

d) Fines y Experiencia: Se ponderará que los programas propuestos sean acordes con los fines estatutarios de la entidad y la experiencia operativa con que la entidad cuenta para la realización de los mismos.

e) Presupuesto: Se analizará el coste presupuestado y el coste medio por participante o beneficiario.

f) Cofinanciación: Se valorará que el programa haya obtenido o prevea la posibilidad de obtener cofinanciación pública o privada. Se valorará especialmente los programas que se presenten cofinanciados por la propia entidad.

g) Voluntariado y participación: Se priorizará la colaboración con carácter voluntario de las personas asociadas de la propia entidad así como de personas voluntarias ajenas a la misma.

h) Continuidad: Se tendrán en cuenta los programas en que persistiendo la necesidad y habiendo recibido subvención en las convocatorias anteriores, hayan obtenido una valoración positiva de su ejecución.

Octava.—La resolución deberá ser motivada, quedando acreditados en el procedimiento los fundamentos que adopte y la relación de solicitantes a los que se concede la subvención, haciéndose constar, en su caso, de manera expresa la desestimación del resto de las solicitudes. Será notificada a los solicitantes mediante correo certificado con acuse de recibo. El plazo máximo para resolver y notificar la resolución del procedimiento no podrá exceder de seis meses, contados desde la fecha de publicación de la presente convocatoria. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera notificado la resolución, la solicitud se entenderá desestimada.

Novena.—Esta resolución pondrán fin a la vía administrativa, pudiéndose interponer contra la misma recurso potestativo de reposición ante el Director General del IMSERSO, en el plazo de un mes, o bien ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en la forma y plazo previstos en la Ley Reguladora de dicha jurisdicción.

Décima.—Aprobar el logotipo que identifica el origen de la subvención, que deberá incorporarse de forma visible en el material que se utilice para los programas subvencionados. Dicho modelo es el que figura en el Anexo II de la presente convocatoria.

Undécima.—Las subvenciones concedidas se harán públicas en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 9 de mayo de 2005.—El Director General, Ángel Rodríguez Castedo.

Sr. Secretario General del Instituto de Mayores y Servicios Sociales, Sres. Subdirectores Generales del Instituto de Mayores y Servicios Sociales, Sr. Interventor Delegado Central en el Instituto de Mayores y Servicios Sociales.