

CATEGORIA		CATEGORIA	
OFICIOS VARIOS	CANTIDAD ANUAL	NO CUALIFICADOS	CANTIDAD ANUAL
ELECTRICISTA	1.524.152.-	CONSERJE MAYOR	1.587.964.-
CONDUCTOR	1.524.152.-	CONSERJE	1.492.190.-
VIGILANTE	1.420.384.-	PORTERO	1.372.518.-
COBRADOR	1.380.512.-	ORDENANZA	1.372.518.-
ORDENANZA-COBRADOR	1.380.512.-	LIMPIADORA	1.340.584.-
		BOTONES	1.133.104.-

ANEXO II
PREMIO DE ANTIGUEDAD

CATEGORIA		CATEGORIA	
TECNICOS	CANTIDAD ANUAL	OFICIOS VARIOS	CANTIDAD ANUAL
ASESOR JURIDICO	80.346.-	ELECTRICISTA	36.974.-
TIT. GRAD. SUPERIOR	80.346.-	CONDUCTOR	36.974.-
TECNICO ORGANIZ.	70.714.-	VIGILANTE	32.942.-
GESTOR EXTERNO	47.418.-	COBRADOR	31.374.-
TECNICO SISTEMAS	80.346.-	ORDENANZA-COBRADOR	31.374.-
JEFE EXPLOTACION	70.714.-		
ANALISTA	70.714.-		
PROGRAMADOR	47.418.-		
MONITOR GRABACION	44.996.-		
A.T.S.	70.714.-		

CATEGORIA		CATEGORIA	
ADMINISTRATIVOS	CANTIDAD ANUAL	NO CUALIFICADOS	CANTIDAD ANUAL
DELEGADO GENERAL	70.714.-	CONSERJE MAYOR	37.786.-
JEFE SUPERIOR	70.714.-	CONSERJE	35.770.-
JEFE DE PRIMERA	47.418.-	PORTERO	30.954.-
JEFE SEGUNDA MAND	44.996.-	ORDENANZA	30.954.-
JEFE SEGUNDA	44.996.-	LIMPIADORA	29.750.-
OFICIAL PRIMERA	42.574.-		
OFICIAL SEGUNDA	40.964.-		
AUXILIAR	33.740.-		
TELEFONISTA	33.740.-		

ANEXO III
PLUS DE PROMOCION SOCIAL

CATEGORIA	CANTIDAD ANUAL	
	OCHO AÑOS	VEINTE AÑOS
CONSERJE MAYOR	66.416.-	99.624.-
CONSERJE	62.874.-	94.290.-
ELECTRICISTA	64.988.-	97.482.-
CONDUCTOR	64.988.-	97.482.-
VIGILANTE	57.918.-	86.884.-
COBRADOR	55.104.-	82.656.-
ORDENANZA-COBRADOR	55.104.-	82.656.-
PORTERO	54.376.-	81.606.-
ORDENANZA	54.376.-	81.606.-
LIMPIADORA	52.304.-	78.456.-

ANEXO IV
COMPLEMENTO SALARIAL DE DEDICACION INTENSIVA

CATEGORIA		CATEGORIA	
TECNICOS	CANTIDAD ANUAL	ADMINISTRATIVOS	CANTIDAD ANUAL
ASESOR JURIDICO	348.124.-	DELEGADO GENERAL	270.270.-
TIT. GRAD. SUPERIOR	348.124.-	JEFE SUPERIOR	270.270.-
TECNICO ORGANIZ.	270.270.-	JEFE DE PRIMERA	247.898.-
GESTOR EXTERNO	245.210.-	JEFE SEGUNDA MAND	225.526.-
TECNICO SISTEMAS	348.124.-	JEFE SEGUNDA	195.986.-
JEFE EXPLOTACION	270.270.-	OFICIAL PRIMERA	188.832.-
ANALISTA	270.270.-	OFICIAL SEGUNDA	183.456.-
PROGRAMADOR	247.898.-	AUXILIAR	161.084.-
MONITOR GRABACION	225.526.-	TELEFONISTA	161.084.-
A.T.S.	270.270.-		

CATEGORIA		CATEGORIA	
OFICIOS VARIOS	CANTIDAD ANUAL	NO CUALIFICADOS	CANTIDAD ANUAL
ELECTRICISTA	170.940.-	CONSERJE MAYOR	178.094.-
CONDUCTOR	170.940.-	CONSERJE	167.356.-
VIGILANTE	159.292.-	PORTERO	153.930.-
COBRADOR	154.826.-	ORDENANZA	153.930.-
ORDENANZA-COBRADOR	154.826.-	LIMPIADORA	150.346.-
		BOTONES	127.078.-

6811

RESOLUCION de 7 de marzo de 1990, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Convenio Colectivo entre la Empresa «Binter Canarias, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos.

Visto el texto del Convenio Colectivo entre la Empresa «Binter Canarias, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes Pilotos, que fue suscrito con fecha 14 de junio de 1989, de una parte, por representantes de la Sección Sindical swl SEPLA en la citada Compañía Aérea, en representación del colectivo laboral afectado, y de otra, por miembros de la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley-8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General acuerda:

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

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

Madrid 7 de marzo de 1990.-El Director general, Carlos Navarro López.

I CONVENIO ENTRE BINTER Y SUS TRIPULANTES

PILOTOS

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.- AMBITO TERRITORIAL.

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

ARTICULO 2.- AMBITO PERSONAL.

Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de BINTER, con contrato indefinido, y de alta en la fecha de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, o en las situaciones contempladas en el mismo. Se excluyen de este ámbito:

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

b) El personal contratado al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de Agosto de 1960 y 18 de Junio de 1973, para prestar servicio como Pilotos en prácticas.

c) El personal que ingrese en la Compañía, en función del título aeronáutico recogido en el Decreto de 13 de Mayo de 1955 y Orden Ministerial de 24 de Mayo del mismo año y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

ARTICULO 3.- AMBITO TEMPORAL.

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de su firma, y prolongará su vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1991.

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

ARTICULO 4.- REVISION SALARIAL

En materia de revisión salarial se aplicará, para cada, año el porcentaje de variación que ambas partes acuerden. En la determinación de los porcentajes anuales de variación a cuenta (en su caso) y definitivo, serán determinantes la previsión y la variación real del índice de precios al consumo.

ARTICULO 5.-COMPENSACION Y ABSORCION

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

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

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

ARTICULO 6.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

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

ARTICULO 7.- INTERPRETACION

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

ARTICULO 8.- COMISION INTERPRETACION

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

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

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

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

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

ARTICULO 9.- NORMAS SUBSIDIARIAS

En lo no previsto en este Convenio, se estará a lo dispuesto en la normativa interna de la Compañía y en la legislación general o específica que regule la relación laboral.

CAPITULO SEGUNDO

PRINCIPIOS INFORMADORES

ARTICULO 10.- SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA

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

ARTICULO 11.- DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONOCIMIENTOS

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

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

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

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

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

ARTICULO 12.- REGIMEN DE VIDA

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

ARTICULO 13.- PACTO DE PERMANENCIA EN LA EMPRESA

Si el Piloto, con cargo a la Empresa, realiza cursos de calificación, para cualquier tipo de avión, deberá permanecer como mínimo durante un periodo de dos años en la misma, antes de poder causar baja o solicitar excedencia voluntaria de acuerdo con la norma establecida en el presente Convenio. En el caso de causar baja o excedencia voluntaria antes de transcurridos los dos años, deberá indemnizar a la empresa con una cantidad equivalente al importe total de los gastos sufragados por la Empresa para la realización de los cursos mencionados si la baja o excedencia se produce antes de un año contado desde la finalización del curso. Si la baja o excedencia se produce después de transcurrido un año, la indemnización ascenderá a un veinticuatroavo del coste total del curso por cada mes que falte para cumplir el compromiso de permanencia de 2 años en la empresa.

El coste de los cursos será comunicado al piloto previamente a su inicio documentándose y relacionándose adecuadamente por parte de la empresa.

En el caso de que un piloto hubiera realizado más de un curso en los dos años anteriores a su baja o excedencia, la empresa se compromete a no exigir la indemnización de uno de ellos, siendo la empresa la que determinará libremente cuál de ellos será objeto de no exigencia.

ARTICULO 14.- PACTO DE NO CONCURRENCIA

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

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

ARTICULO 15.- SERVICIOS A TERCEROS (BANALIZACION)

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

a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a BINTER CANARIAS S.A., o en régimen de alquiler, "leasing", o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.

b) En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios.

c) No se podrán prestar estos servicios cuando el servicio a terceros suponga una intervención en un proceso de conflicto colectivo declarado, respetando en cualquier caso los servicios mínimos aprobados por la Autoridad competente.

d) Las condiciones económicas que sean consecuencia de la realización de estos servicios, y se refieran a la remuneración del trabajo, revertirán a los tripulantes si son superiores a las que vinieran percibiendo éstos.

ARTICULO 16.- LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS

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

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

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

La empresa procurará que los manuales se redacten en idioma castellano. Se admite que las instrucciones temporales, boletines de actualización o similares, puedan ser suministrados en idioma inglés.

CAPITULO TERCERO

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

ARTICULO 17.- ALCANCE DE LAS DEFINICIONES

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

ARTICULO 18.- TRIPULANTE

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

ARTICULO 19.- TRIPULANTE PILOTO

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

ARTICULO 20.- TRIPULACION

Conjunto de Tripulantes Pilotos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección para la realización de un Servicio de vuelo.

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

ARTICULO 21.- PILOTO

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

ARTICULO 22.- COMANDANTE

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

ARTICULO 23.- COPILOTO

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

CAPITULO CUARTO

CLASIFICACION PROFESIONAL

ARTICULO 24.- CLASIFICACION

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

Pilotos

Nivel	1	D
"	1	C
"	1	B
"	1	A
"	2	
"	3	
"	4	
"	5	
"	6	
"	7	
"	8	

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

ARTICULO 25.- ANTIGUEDAD ADMINISTRATIVA Y TECNICA

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

Para comandantes se considera antigüedad técnica la fecha en que un piloto, con contrato en vigor en la Compañía, realice el primer vuelo de su especialidad solo, al mando de la aeronave, sin asistencia a bordo de inspectores instructores en función de tal.

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

La empresa fijará el 31 de Diciembre de cada año el "Escalañón de su personal de vuelo" y lo dará a conocer en los tres meses siguientes a su fijación.

ARTICULO 26.- ORDENACION DE PILOTOS

Los Pilotos estarán relacionados en forma ordenada, bajo el epígrafe único de Pilotos.

Dicha ordenación estará basada en el escalañón que se defina y contendrá, además del número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad técnica, la antigüedad administrativa, el nivel y la fecha del último nivel alcanzado, la función de Comandante o Copiloto que tengan reconocidas con indicación de la antigüedad en la función, la consideración a grado superior, si la tuviere, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

En caso de coincidencia de fecha, calificaciones, condiciones y aptitudes, la prioridad viene definida por la hora, la antigüedad administrativa y la edad, por este orden.

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal, la antigüedad técnica y la antigüedad en la función, se regirán por lo dispuesto en el artículo 38.

Los Pilotos que desempeñando función de Comandante pasaran a desempeñar la de Copiloto mantendrán su antigüedad técnica y su puesto en el escalañón. En cuanto a la antigüedad en la función recuperará la inicial que tuviera como Copiloto. En la columna de observaciones figurarán la fecha de su antigüedad en la función de Comandante y el tiempo efectivo permanecido en la misma.

Todos los Pilotos que pasen a ejercer la función de Comandante tendrán su actual antigüedad técnica inalterable.

A los efectos de designación para desempeñar la Función de Comandante regirán los criterios establecidos en el artículo 30.

El ingreso de cualquier Piloto en la Compañía, fuere cual fuere la causa y procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del escalañón y por el último nivel. Su orden de prelación será el que fija la Dirección de Operaciones de BINTER en el momento de considerarlos aptos, en función de las calificaciones obtenidas, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba.

La Dirección de la Compañía confeccionará al 31 de diciembre de cada año la ordenación actualizada del personal a que se refiere este artículo, que será publicada en el mes de marzo.

Lo regulado en este artículo queda subordinado y condicionado a lo dispuesto en la cláusula transitoria sobre esta materia, por lo que su efectividad estará sujeta a lo que se disponga en la misma.

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

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

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

Durante este periodo tanto la Empresa como el Piloto podrán rescindir el Contrato de Trabajo, sin necesidad de preaviso alguno, teniéndose en cuenta lo establecido en el artículo 13 a efectos de indemnización por cursos recibidos por cuenta de la Empresa.

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

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

ARTICULO 28.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO

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

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

ARTICULO 29.- PROMOCION

La promoción de los Pilotos podrá darse:

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

ARTICULO 30.- CAMBIO DE FUNCION

La opción para efectuar los cursos y pruebas que se determinen, previos a la suelta de Comandante se realizará por orden de antigüedad técnica efectiva a la función de Copiloto, salvo en el supuesto en que un Copiloto no haya superado los citados cursos y pruebas, en cuyo caso no podrá volver a optar hasta que no lo determine la Jefatura de Instrucción.

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

ARTICULO 31.- CAMBIO DE NIVEL

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

- a) Permanencia de dos años en cada nivel hasta el 2 inclusive, permanencia de 3 años en el 1, 1A, 1B y de cuatro en el 1C.
- b) Haber efectuado dentro de su función un número de horas de vuelo al año no inferior al 75% de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, (excepto en caso de enfermedad o accidente, en que se analizará cada situación individualmente).
- c) Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en los periodos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas. Todo Piloto que cumpla las condiciones requeridas en este artículo promocionará normalmente con independencia de que sea nombrado o no Comandante.

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

ARTICULO 32.- PROGRESION

La empresa establecerá, en el caso de que fuera necesario, un sistema de progresión de acuerdo con el colectivo de pilotos.

ARTICULO 33.- PILOTOS EN PLANTILLA

Los pilotos en plantilla de la Compañía podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones que se regulan en los artículos siguientes:

- * En actividad.
- * En comisión de servicio.
- * Con licencia retribuida o no.
- * Servicio Militar.
- * Baja por enfermedad o accidente.
- * En suspensión de actividad.
- * Cese temporal en vuelo.
- * Excedencia forzosa.
- * Excedencia voluntaria.

ARTICULO 34.- PILOTOS EN SITUACION DE ACTIVIDAD

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

ARTICULO 35.- COMISIONES DE SERVICIO

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

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

ARTICULO 36.- LICENCIAS RETRIBUIDAS

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

- a) matrimonio: se concederá previa petición, una licencia retribuida de quince días naturales ininterrumpidos.
- b) alumbramiento de la esposa: con ocasión del alumbramiento de la esposa podrán disfrutarse, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de dos días naturales, prorrogables a cuatro en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento superior a 150 kms. contados en línea recta.
- c) Enfermedad grave o muerte de parientes: Por enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, se concederá, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de tres días naturales ampliables a cinco en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento superior a 150 kms. contados en línea recta.
- d) El tiempo indispensable para exámenes o el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público o personal, de conformidad con la legislación vigente.
- e) Boda: Como consecuencia de la boda de los hijos, padres o hermanos, incluidos los de parentescos político, se concederá, previa petición, una licencia retribuida de un día de duración ampliable a tres si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del trabajador.
- f) Funciones sindicales o de representación del personal: Cuando los trabajadores ostenten cargo sindical o de representación del personal, tendrán derecho, previa petición, a una licencia retribuida en los términos establecidos legalmente.
- g) Traslado de domicilio habitual: Como consecuencia del traslado de domicilio habitual, previa petición, el trabajador tendrá derecho a una licencia retribuida de un día de duración.

ARTICULO 37.- LICENCIA NO RETRIBUIDA

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

La petición del permiso deberá presentarse con la anticipación necesaria para no introducir modificación en el nombramiento del

servicio y no será concedido en el supuesto de que implique prestación de servicios a otra empresa.

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

ARTICULO 38.- EXCEDENCIA VOLUNTARIA

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

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

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

La petición de excedencia será resuelta por la Empresa en el plazo máximo de tres meses, a contar desde la presentación de la oportuna solicitud cuando los motivos hayan sido debidamente justificados. Estos motivos deberán hacerse constar en la petición y su falta de veracidad será causa automática de revisión del contrato de trabajo.

Se podrá conceder excedencia voluntaria para prestar servicios de vuelo en una Compañía de Líneas Aéreas a aquellos Pilotos que cumplan con las condiciones de tener acreditado el número de años, no superior a 5, de servicio de vuelo en Binter, que la empresa determine, haber concluido su último curso de calificación tipo al menos de 30 meses antes de la fecha de solicitud y preavisarlo con un mínimo de 3 meses respectó a la fecha en la que se desea iniciar la excedencia. El número máximo de Pilotos que pueden disfrutar de excedencia voluntaria por esta causa no sobrepasará el 50% del límite establecido con carácter general por grupo y función para cada flota, pudiendo ser ampliado por la empresa.

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

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

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

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

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

ARTICULO 39.- EXCEDENCIA FORZOSA

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

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

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

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

ARTICULO 40.- SERVICIO MILITAR

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

ARTICULO 41.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Se considerará en esta situación al Tripulante Piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de activo por haber

sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos establecidos.

Cuando el periodo sea superior a 14 días se reducirá en un 50%, durante el tiempo de duración de la misma, el requisito de horas exigido en el artículo 31 con vistas a los cambios de nivel.

ARTICULO 42.- SUSPENSIÓN DE ACTIVIDAD

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

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

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

A los efectos previstos en el artículo 31, la suspensión provisional de actividades no se computará, salvo que del correspondiente expediente se deduzca responsabilidad del piloto.

ARTICULO 43.- REENTRENAMIENTO Y PRUEBAS

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

ARTICULO 44.- REINCORPORACION

La incorporación de los trabajadores en las situaciones recogidas en los artículos 41 a 43 de este Convenio, inclusive, deberá tener lugar en el plazo de 15 días como máximo desde que desaparecieran las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo en el supuesto del artículo 41 que será de dos meses; en caso contrario causarán baja definitiva en la empresa.

ARTICULO 45.- PREAVISO EN LAS BAJAS

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Tripulantes Pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación técnica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las bajas en la Compañía deberán notificarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causarlas. De incumplir este plazo, la empresa descontará de lo devengado los importes correspondientes según los pactos de permanencia firmados y el 80% de la retribución media (dos meses anteriores) proyectada al plazo incumplido. Si el importe devengado no es suficiente el piloto abonará la diferencia.

CAPITULO SEXTO

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

ARTICULO 46.- BASE PRINCIPAL

Se fijan como bases principales las de los aeropuertos de Tenerife Norte y Gran Canaria.

ARTICULO 47.- BASE

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

ARTICULO 48.- DESPLAZAMIENTOS

Se comprenden las siguientes situaciones:

a) Destacamento

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

En caso que no sea posible una rotación, al menos mensual, la Compañía pondrá a disposición de los destacados forzosos los

medios necesarios para facilitar por cuenta de la misma el traslado del tripulante a su base una vez cada 31 días.

b) Residencia

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

c) Destino

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

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

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

ARTICULO 49.- ACTIVIDAD LABORAL

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

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

ARTICULO 50.- ACTIVIDAD AEREA

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

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

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

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

ARTICULO 51.- ACTIVIDAD AEREA DIURNA

La comprendida entre las siete horas y las veintiuna horas locales.

ARTICULO 52.- ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

La comprendida entre las veintiuna horas y las siete horas locales.

ARTICULO 53.- TIEMPO DE VUELO

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

ARTICULO 54.- TIEMPO EFECTIVO DE VUELO

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

ARTICULO 55.- TIEMPO DE VUELO ESTANDAR

El tiempo de vuelo estandar para cada trayecto será el establecido por la Compañía para cada trayecto. Este tiempo será el considerado exclusivamente a efectos retributivos. En su cálculo se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido conforme a los siguientes parámetros:

- 100 por 100 de la carga de pago.
- 85 por 100 de la componente de viento en cara.
- Velocidades reales.
- Rodaje, aceleración-despegue, subida, aceleración, crucero, descenso aproximación, aterrizaje y rodaje.
- Las rutas y maniobras marcadas por la Autoridad Aeronáutica o por la Compañía y las características de vuelo indicadas en el manual del avión.
- El tiempo de rodaje para cada vuelo se fijará por la Compañía, tomando como indicación las estadísticas de la misma.

ARTICULO 56.- LUGAR DE DESCANSO

El que dispone de servicios hoteleros adecuados para el descanso de los pilotos (o el domicilio de los mismos).

ARTICULO 57.- TIEMPO DE DESCANSO

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

ARTICULO 58.- DESCANSOS PARCIALES

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

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

ARTICULO 59.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA

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

Los periodos de actividad aérea de un piloto que no sea relevado durante el vuelo no podrán exceder de doce (12) horas para los vuelos cortos, trece (13) horas para los vuelos medios y catorce (14) horas para los vuelos largos. Un vuelo mixto se considerará, a estos efectos, como si todo él fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

Sin perjuicio de lo anteriormente indicado, el exceso sobre los máximos de actividad aérea, ocasionado por demoras inevitables e imprevistas, sólo podrá efectuarse a juicio del Comandante, de acuerdo con el artículo 87.

ARTICULO 60.- MAXIMO DE ACTIVIDAD AEREA

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

El incremento potestativo de los Comandantes que cita el artículo 87 no será programable.

ARTICULO 61.- SERVICIO

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

ARTICULO 62.- SERIE DE SERVICIOS

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

ARTICULO 63.- ETAPA

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

ARTICULO 64.- TRIPULACION TECNICA MINIMA

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

ARTICULO 65.- TRIPULACION TECNICA OPERATIVA

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

ARTICULO 66.- TRIPULANTE PILOTO EN SITUACION

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

ARTICULO 67.- TRIPULACION REFORZADA

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

ARTICULO 68.- VUELO CORTO

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

ARTICULO 69.- VUELO MEDIO

El de duración superior a una hora quince minutos e inferior a 3 horas.

ARTICULO 70.- VUELO LARGO

El de duración superior a tres horas.

ARTICULO 71.- VUELOS DE SITUACION, POSICION Y FERRY

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

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

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

ARTICULO 72.- ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que puedan serle asignadas a un piloto por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 49. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, simuladores de vuelo o reconocimientos médicos.

ARTICULO 73.- ACTIVIDAD AEREA CONTINUADA

Cuando dos periodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo señalado por la DGAC, ambos periodos serán considerados como un solo periodo continuado de actividad aérea.

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

ARTICULO 74.- IMAGINARIA

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

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

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

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

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

La imaginaria no se computará como tiempo de actividad laboral.

Por la realización del servicio de imaginaria cuya duración no podrá exceder de 24 horas, la empresa abonará al trabajador la remuneración prevista en el artículo 99.

ARTICULO 75.- RETEN

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

ARTICULO 76.- INCIDENCIAS

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

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

Los pilotos en situación de Incidencias deberán establecer contacto con la Compañía entre las 07:00 y las 08:30 horas, las 12:00 y las 14:00 horas y 20:00 y 22:00 horas, todas locales, con objeto de conocer el posible servicio asignado, excepto los días programados como libres.

Durante el mes de Incidencias se programarán los días libres.

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

ARTICULO 77.- DIA FRANCO DE SERVICIO

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

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

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

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

ARTICULO 78.- DIA LIBRE

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

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

Cuando el día libre esté programado de forma aislada, en solitario, tendrá una duración de 36 horas como mínimo computadas desde la finalización del último servicio hasta la presentación para el servicio siguiente.

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

Durante los Programas de los cursos teóricos en base, procurarán respetarse como libres los sábados y domingos.

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

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

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

En programación, los días libres quedarán ordenadamente señalados.

ARTICULO 79.- VACACIONES

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

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

El régimen de vacaciones se regirá conforme al anexo I

El Departamento de Personal y La Jefatura de Flota gestionarán el sistema de vacaciones.

ARTICULO 80.- LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO

Se establece un límite máximo de horas de vuelo al mes de 79 horas.

ARTICULO 81.- LIMITES DE ACTIVIDAD LABORAL

El límite máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, será de 161 horas.

ARTICULO 82.- PERIODO DE DESCANSO

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

Descanso Mínimo: El fijado en la normativa del DGAC.

ARTICULO 83.- LIMITE DE SERIE DE SERVICIOS

La programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días.

ARTICULO 84.- LIMITE DE ETAPAS

El límite máximo programado de etapas diario será de 7.

ARTICULO 85.- DIAS LIBRES

El Piloto dispondrá de 10 días libres al mes y 112 al año.

ARTICULO 86.- PROGRAMACION

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

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

ARTICULO 87.- CONDICIONES DE PROGRAMACION

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

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

Dentro del entramado de las necesidades operacionales, los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo a disposición de la Compañía, días libres, días festivos y todo cuanto pueda ser motivo de diferencia, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los tripulantes de una misma función y flota. En la planificación de los servicios se procurará conceder a los tripulantes tanto más tiempo libre en la base como sea posible. Trimestralmente, la representación de Tripulantes técnicos, juntamente con la Jefatura de Flota y la Dirección de la Compañía, analizará las desviaciones habidas respecto a lo establecido en el párrafo anterior y estudiará las posibles medidas correctoras.

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

Las diferencias imposibles de subsanar en un mes determinado serán recogidas en los sucesivos, de tal manera que, al finalizar el año, tales diferencias tiendan a quedar compensadas. Si, por razones excepcionales, resultara imposible la igualación dentro del año, ésta continuará en el siguiente y sucesivos, mediante el arrastre de los distintos conceptos a igualar.

La Dirección de la Compañía y los representantes de los pilotos, admiten, de hecho, que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas, o para mejorar el acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar, en cada uno de estos casos, limitaciones especiales, una vez examinadas las circunstancias. En la programación y para efectos de límite de actividad aérea se considera que el tiempo de presentación antes de los vuelos será de 30 minutos.

ARTICULO 88.- FACULTADES DEL COMANDANTE

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

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

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

En uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga del mismo o de algún miembro de la tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos hasta que, mediante un periodo de descanso adecuado, el Tripulante o Tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

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

ARTICULO 89.- PREAVISOS

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

ARTICULO 90.- VARIACION EN EL SERVICIO

No se dará ningún aviso al Piloto durante los periodos comprendidos entre las 23:00 y las 07:00 horas locales. Asimismo, tampoco podrá darse aviso dentro de los periodos básicos de descanso reglamentarios anteriores y posteriores al vuelo.

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

ARTICULO 91.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

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

A) RETRIBUCIONES FIJAS.

1. Sueldo Base.
2. Prima garantizada.
3. Prima de responsabilidad de Comandante.
4. Antigüedad.
5. Plus de transporte.
6. Lina-check.
7. Complemento de Nivel.
8. Asistencia en escala.

B) RETRIBUCIONES VARIABLES:

1. Prima por razón de viaje.
2. Plus de nocturnidad.
3. Prima de gestión de comandantes.

C) GASTOS COMPENSATORIOS:

- Dietas.
- Plus de Transporte.

D) SEGUROS.

ARTICULO 92.- SUELDO BASE

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

ARTICULO 93.- PREMIO DE ANTIGUEDAD

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

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

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

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

ARTICULO 94.- PRIMA GARANTIZADA

Los tripulantes percibirán, en concepto de prima garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo II y que vienen referidas a la cantidad de 60 horas de vuelo estándar mensuales.

ARTICULO 95.- PRIMA DE RESPONSABILIDAD DE COMANDANTE

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

ARTICULO 96.- PRIMA DE GESTION DE COMANDANTE

Los Pilotos con función de Comandante en la Empresa percibirán, en tanto que desempeñen dicha función, una prima cuya cuantía será igual al 50% de lo devengado por la prima por razón de viaje.

ARTICULO 97.- PLUS DE TRANSPORTE

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

ARTICULO 98.- LINE-CHECK

En concepto de retribución por la realización de los "Line Checks" necesarios en todos los aeropuertos, se abonará la cantidad establecida en el Anexo II citado.

ARTICULO 99.- PRIMA POR RAZON DE VIAJE

Las horas de vuelo estándar que superen la cifra de sesenta se abonarán al precio establecido en el Anexo II, siendo de primer bloque aquella comprendidas entre las citadas 60 horas estándar garantizadas y la 75 horas estándar en cómputo mensual. Las superiores a 75 horas estándar se abonarán de acuerdo con la cantidad establecida para horas de Segundo Bloque.

ARTICULO 100.- IMAGINARIAS

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

ARTICULO 101.- PLUS DE ASISTENCIA EN ESCALA

En concepto de retribución por la realización de las hojas de carga y centrado, así como por la asistencia a la realización de las actividades necesarias para la puntual salida del vuelo, se abonará la cantidad establecida en el Anexo II citado.

ARTICULO 102.- PRIMA POR EXCESO DE ACTIVIDAD

Se establece una prima para retribuir aquellos casos en que se superen las 160 horas de actividad al mes. La cuantía de esta prima se fija en el anexo II.

ARTICULO 103.- PLUS DE NOCTURNIDAD

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

ARTICULO 104.- VACACIONES

Durante el periodo de vacaciones el Piloto sólo percibirá el concepto retributivo de la Tabla del anexo II correspondiente a su nivel, que es el resultado de sumar los conceptos fijos de la misma tabla del nivel que le corresponda. A estos solos efectos se computarán como concepto fijo la Prima de responsabilidad.

ARTICULO 105.- PAGAS EXTRAORDINARIAS

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

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

ARTICULO 106.- DIETAS**CONCEPTO DE DIETA**

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

La cuantía de las dietas será de 5.000.- Pesetas para Nacional y 7.000.- Pesetas para Internacional.

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

COMPUTO DE LAS DIETAS

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

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

- . Cuando el piloto se encuentre en actividad entre las 13:00 y las 15:00 horas locales.
- . Cuando el piloto se encuentre en actividad entre las 21:00 y las 23:00 horas locales.
- . Cuando el piloto se encuentra fuera de base en horas nocturna y se produzca una interrupción de actividad aérea igual o superior a cinco horas entre calzos.
- . Cuando el piloto se encuentra en actividad entre las 23:00 y 7:00 locales, habiendo iniciado la programación dentro de dichas horas.

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

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

Se percibirá una dieta completa nacional o internacional cuando el piloto se encuentre en Actividad entre las 13:00 y las 15:00 horas y entre las 21:00 y las 23:00 horas locales habiéndose acumulado además más de 10 horas de Actividad ininterrumpida.

COMIDAS

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

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

DIETA POR DESTACAMENTO

Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de dieta, la cantidad que resulte de

multiplicar el número de días que dure el destacamento por las cantidades consignadas en este mismo artículo, si aquel no excede de 31 días. Si lo sobrepasa, la dieta se reduce a la mitad por los días en exceso.

DIETA POR RESIDENCIA

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

DIETA POR DESTINO

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

ARTICULO 187.- ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMENTO, RESIDENCIA O DESTINO.

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

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

ARTICULO 188.- TRASLADOS EN SITUACION

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

ARTICULO 189.- SEGUROS

Se contratará libremente con una o varias Entidades aseguradoras un sistema de Seguros complementario a la Seguridad Social para los Pilotos que prevea: Fondo de Pensiones o Plan de Jubilación, Pérdida de Licencia, Seguro Médico y Seguro de Vida y Accidentes.

La Compañía satisfará el importe de las citadas primas, deduciendo, de las retribuciones a percibir por el Piloto, las partes correspondientes al mismo.

Los Pilotos aceptan quedar asegurados en las Entidades aseguradoras elegidas de mutuo acuerdo por la Dirección de la Compañía y la representación de los pilotos. Estas características no podrán ser variadas en años sucesivos de forma sustancial sin el consentimiento del colectivo de pilotos, aunque podían ser variadas las entidades aseguradoras.

La empresa asumirá los siguientes porcentajes de las primas de los seguros anteriormente citados:

- Fondo de Pensiones o Plan de Jubilación: 50%
- Pérdida de Licencia: 80% sobre una póliza de hasta 30 millones
- Seguro de Vida y Accidente: 100%

Durante 1989 la aportación máxima anual de la empresa para el Fondo de pensiones será de 102.000 Ptas. anuales por piloto. Esta cantidad será actualizada anualmente con el IPC real.

Se especificarán detalladamente las características de las pólizas suscritas.

ARTICULO 110.- REGIMEN DE BILLETES

Hasta tanto no se acuerde definitivamente el régimen de billetes gratuitos y/o de tarifa reducida de la Compañía, el colectivo de pilotos disfrutará de los siguientes billetes en las condiciones económicas y de reserva de plaza que se especifican a continuación.

PILOTOS

1. Billetes de recreo gratuito para la red de corto y medio recorrido de IBERIA con reserva de plaza: 6 trayectos anuales.
2. Billetes de recreo para cualquier red de IBERIA con reserva de plaza: 2 trayectos anuales.
3. Billetes de recreo para la red operada por BINTER sin reserva de plaza: sin límite anual.

CONYUGES

1. Billetes de recreo para la red de corto y medio recorrido de IBERIA con reserva de plaza: 2 trayectos anuales.
2. Billetes de recreo para cualquier red de IBERIA con reserva de plaza: 2 trayectos anuales.
3. Billetes de recreo para la red operada por BINTER sin reserva de plaza: 12 trayectos anuales.

HIJOS

1. Billetes de recreo para la red de corto y medio recorrido de IBERIA con reserva de plaza: 4 trayectos.
2. Billetes de recreo para la red operada por BINTER sin reserva de plaza: 12 trayectos anuales.

ANEXO I

VACACIONES

A) NORMAS GENERALES.

- * Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así se hubiese solicitado por el tripulante y le correspondiese, por su puntuación, sobre periodos múltiples de quince días, excepto en los meses de verano.
- * Los tripulantes en situación de destacamento tendrán derecho a que se les respeten los periodos voluntarios designados mientras dure esta situación, excepto en los meses de verano.

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

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

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

B) PUNTUACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

C) ENFERMEDAD EN VACACIONES

El periodo de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación justificativa

correspondiente. La fracción del periodo interrumpido por esta causa la disfrutará, por designación de la Empresa, antes del 31 de Diciembre. Si no fuera posible, por continuar en tal fecha en comunicación de su restablecimiento, sujeto a las necesidades operativas. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el periodo y condición real en que lo disfrutó.

D) VOLUNTARIOS Y FORZOSOS

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

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

ANEXO II

	NIVEL 10	NIVEL 10	NIVEL 10	NIVEL 10	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5	NIVEL 6	NIVEL 7	NIVEL 8
SUELDO BASE	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
PLUS DE NIVEL	36,004	33,337	30,868	28,581	26,464	24,504	22,689	21,008	19,452	17,896	16,464	15,147
TRANSPORTE	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500
PRIMA GARANTIZADA	293,246	279,282	261,125	245,561	227,403	208,381	189,359	168,607	148,720	103,653	89,356	75,059
LINE - CHECK	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000
PLUS COORDINACION	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700	43,700
PRIMA RESPONSABIL.	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000	170,000
<hr/>												
HORAS G1 (61 a 75)	7,937	7,559	7,067	6,646	6,155	5,640	5,125	4,563	4,025	2,805	2,418	2,031
HORAS G2 (+ de 75)	10,317	9,826	9,187	8,640	8,001	7,332	6,662	5,932	5,272	3,647	3,144	2,641
INGENIARIAS	31,746	30,234	28,269	26,584	24,618	22,559	20,499	18,253	16,100	11,221	9,673	8,126
HORAS ACTV. > 160	1,232	1,174	1,097	1,032	956	876	796	709	625	436	376	315
HORAS NOCTURNAS	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500
DIETA NACIONAL	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
DIETA INTERNAC.	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
DIETA CONTACTO	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
PRIMA GESTION	50% DE LA CANTIDAD QUE RESULTE DE SUMAR LOS CONCEPTOS HORAS G1 Y HORAS G2											

DISPOSICION TRANSITORIA

El escalafón de Tripulantes Pilotos quedará abierto hasta el 1 de Junio de 1991.

Durante este tiempo la Compañía podrá contratar pilotos indistintamente como Comandantes o Copilotos y podrá asignar a los Pilotos contratados el nivel económico que considere necesario. Una vez asignado, la promoción por niveles será la establecida en Convenio.

Los pilotos incluidos en plantilla que cumplan los requisitos establecidos por la Compañía y la Dirección de Operaciones para ser comandantes tendrán derecho preferente sobre los de nuevo ingreso.

El número de comandantes contratados durante este periodo de tiempo no será superior al índice de tripulaciones (3'5 a 4) por avión multiplicado por el número de aviones que tenga la compañía más un avión.

El 1 de Junio de 1991 se cerrará el escalafón colocando en primer lugar a los comandantes y a continuación los copilotos, considerando para el orden de escalafonamiento de los mismos las evaluaciones técnicas, la superación de los cursos y pruebas que se hayan realizado y la antigüedad administrativa.

A partir de la mencionada fecha se considerará escalafón único de pilotos independiente de que desempeñen las funciones de comandante o de copiloto. Los pilotos de nuevo ingreso entrarán a continuación del último piloto del escalafón, produciéndose la promoción de pilotos de acuerdo con la normativa establecida en este convenio.

Ambas partes acuerdan de cara al futuro, adecuar las condiciones de productividad y plantilla con el fin de conseguir los niveles que existan en ese momento en las Compañías aéreas de análoga naturaleza en el entorno de la CEE.

DISPOSICIONES FINALES

1. RETROACTIVIDAD

El presente convenio tendrá efectos en materia retributiva desde el 1 de Enero de 1989.

2. ENTRADA EN VIGOR

El presente convenio entrará en vigor a las cero horas del día 1 de Junio de 1989.