MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

22894 RESOLUCION de 1 de septiembre de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo para el Personal Técnico de Vuelo de la «Compañía Spantax, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo del Personal Técnico de Vuelo de la «Compañía Spantax, Sociedad Anónima», que fue suscrito con fecha 26 de mayo de 1987, de una parte, por las representaciones sindicales del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y Sindicato Español de Oficiales Técnicos de Vuelo (SEOTV), en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, habiendo, en fecha 23 de junio de 1987, suscrito el referido Convenio Colectivo la sección sindical de la Unión General de Trabajadores («Vuelo de Spantax, Sociedad Anónima»), 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, 21 de septiembre de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

CONVENIO COLECTIVO PARA EL PERSONAL TECNICO DE VUELO DE LA «COMPAÑIA SPANTAX, SOCIEDAD ANONIMA»

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 1.

AMBITO TERRITORIAL.

El ámbito de aplicación del presente Acuerdo abarca todos los Centros y Dependencias de trabajo de la Compañía SPANTAX, S.A., tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el Artículo siguiente.

Art. 2.

AMBITO PERSONAL

El presente acuerdo afecta a los trabajadores contratados como Personal de Vuelo de la plantilla de SPANTAX, S.A., con contrato por tiempo indefinido, y de alta en la fecha de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, encuadrados en los grupos de Pilotos y Oficiales Técnicos de Vuelo, en las situaciones contempladas en el presente Acuerdo.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.
- El personal contratado, al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de Agosto de 1960 y 18 de Julio de 1973, para prestar servicios como Tripulantes en prácticas.
- El personal que ingresó en la Compañía en función de Título Peronáutico, recogido en el Decreto de 13 de Mayo de 1955 y Orden Ministerial de 24 de Mayo del mismo año y sea contra-

tado para desempeñar funciones propias de este tipo en tierra.

Art. 3.

AMBITO TEMPORAL

El presente Acuerdo consta de dos partes:

La parte primera que recoge disposiciones generales, definiciones, clasificación profesional, regímenes de trabajo y descanso, atenciones sociales, vestuario y representación sindical, se entiende pactada con carácter indefinido, salvo que ambas partes, en conjunto o por separado, reconozcan la necesidad perentoria de modificar alguno o algunos de sus capítulos, en cuyo caso podrá denunciarse antes del 30 de Septiembre de cada año.

La segunda parte, contenida en el Capítulo Décimo de retribuciones, tendrá vigencia desde el 01 de Enero de 1987 al 31 de Diciembre de 1988, pero sólo será aplicable al personal en activo de la Empresa a la fecha de la publicación de este Acuerdo en el B.O.E. ó personal contratado con posterioridad a esta fecha.

Esta parte será prorrogable por la tática, por periodos de 12 meses, si, con una antelación mínima de dos meses a su vencimiento, no se ha pedido oficialmente su revisión por cualquiera de las partes.

En caso de que esta parte sea prorrogada, las retribuciones económicas serán revisadas con efectos al 01 de Enero de cada año, en una cuantía de al menos el IPC oficialmente previsto.

Art. 4.

COMPENSACION Y ABSORCION.

Cuantas mejoras económicas se establecen, producirán la compensación de aquellas que con carácter voluntario o pactado hubiese ya otorgado la Compañía. Análogamente, servirán para absorber las que pudiesen establecerse por disposiciones legales en el futuro.

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

Art. 4 A.

VINCULACION A LA TOTALIDAD.

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

Art. 5.

TRATO MAS FAVORABLE.

Cuando la interpretación del texto del Acuerdo se prestare a soluciones más dudosas, se aplicará en cada caso concreto, aquella que se más favorable a los Tripulantes.

Art. 6.

READAPTACION DE TRIPULANTES.

Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica u órdenes recibidas de la Autoridad Aeronáutica, fuera necesario modificar la composición de las Tripulaciones Técnicas, la Compañía, con respecto sólo a los Tripulantes Técnicos que en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo o tierra de análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condicio-

nes exigidas para la declaración de aptitud de cada tripulante.

Si el puesto a desempeñar fuera en tierra, dicho personal ostentará la calificación de personal de vuelo en tierra, siendo sus emolumentos del 90% de los mínimos garantizados en los niveles alcanzados en los puestos de trabajo que desempeñaban en el momento en que hubiese sido necesaria su readaptación.

En el caso de que hubiera que hacer uso de la transformación específica en este artículo, se estudiará el procedimiento a seguir de acuerdo con lo establecido en el Cap. IX sobre la representación de los Tripulantes Técnicos.

La Empresa seguirá cotizando al Montepío Loreto por los Tripulantes Técnicos a los que se refiere este artículo, quienes permanecerán en el Escalón Administrativo de vuelo, a efectos sociales.

Art. 6 A.

REGULACIÓN DE EMPLEO.

Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera aprobada por la Autoridad Laboral competente y no afectara a la totalidad de la plantilla, y a salvo de lo estipulado en las disposiciones legales vigentes, se considerará al grupo laboral a que pertenezca en su conjunto en orden inverso a la antigüedad administrativa.

No podrá contratarse nuevo personal por parte de la Empresa, hasta tanto no hayan sido readmitidos los Tripulantes que fueran a causar baja como consecuencia de un Expediente de Reestructuración de Plantilla y siempre y cuando dicha contratación afecte a los puestos de trabajo que ocupen los Tripulantes implicados en ese expediente y que formen parte de la plantilla en el momento de la entrada en vigor de este Acuerdo, los cuales tendrán prioridad para ocupar un puesto de trabajo, de acuerdo con su categoría, sin perjuicio de las indemnizaciones percibidas.

CAPÍTULO SEGUNDO

PRINCIPIOS INFORMADORES

Art. 7.

SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑÍA.

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

Art. 8.

DEDICACIÓN Y TÍTULOS.

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

La Compañía se compromete a facilitar a los Tripulantes Técnicos, los medios necesarios para mantener actualizados los Títulos, Licencias, Calificaciones, Pasaporte, Vacunas y todos los demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones.

La Compañía mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los Títulos, Licencias y Calificaciones, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados.

Los gastos que se originen por estos trámites, serán por cuenta de la Compañía.

El Tripulante Técnico que aproveche las facilidades dadas por la Compañía y cumpla en los momentos que se le señalen las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que, en la renovación de los Títulos o Licencias, Calificaciones y demás documentos, puedan darse.

En caso de no aprovechar las facilidades mencionadas en el párrafo anterior, la caducidad de Licencias y Títulos será bajo la responsabilidad del Tripulante Técnico.

Art. 9.

OTRAS OCUPACIONES.

Los Tripulantes Técnicos no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aérea retribuida, sin expresa autorización de la Empresa.

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

Art. 10.

SERVICIOS A TERCEROS (BANALIZACIÓN)

Los Tripulantes Técnicos de la Compañía podrán realizar los servicios en aviones y trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Compañía y de los Representantes de los Tripulantes Técnicos, previa autorización de la Autoridad competente.

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

Art. 11.

LEGISLACIÓN VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS.

Para que las operaciones de vuelos de SPANTAX, S.A. se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, regularidad, legalidad, calidad y economía necesarias, los Tripulantes Técnicos y la Compañía se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y convencionales, vigentes y aplicables.

Ningún Manual o Norma de Régimen Interior de la Compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Acuerdo.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabiliza y corre con los gastos de facilitar al Tripulante Técnico los Manuales vigentes de Rutas y Manual de Operaciones.

así como las revisiones correspondientes a los mismos, y que los Manuales que figuren a bordo cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes.

CAPÍTULO TERCERO

SECCIÓN I - DEFINICIONES

Art. 12.

ALCANCE DE LAS DEFINICIONES.

Se desarrolla en este Capítulo la definición de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñen, prevaleciendo esta redacción cuando existe contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 13.

TRIPULANTE TÉCNICO.

Persona en posesión de Título, Licencia, Calificación o Calificaciones que permitan asignarle obligaciones esenciales para la operación de la aeronave.

Art. 14.

TRIPULACION TÉCNICA.

Conjunto de Tripulantes Técnicos nombrados por SPANTAX, S.A. 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 les está encomendada.

Art. 15.

PILOTO.

Tripulante Técnico en posesión de Título y Licencia que le acredite, y como tal Piloto haya sido contratado y que, según las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, deberá desempeñar las funciones de pilotaje que SPANTAX, S.A. le asigne.

A efectos exclusivamente internos de la Compañía se considerará el nivel profesional del Piloto, equivalente al de técnico de grado superior, si bien, esta equivalencia no tendrá ninguna repercusión adicional en los aspectos económicos, sociales y normativos.

Art. 16.

PRIMER PILOTO

Piloto en posesión del Título correspondiente y encuadrado en el grupo laboral y especialidad adecuada a quien SPANTAX, S.A. ha calificado de apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje, sin perjuicio de lo establecido en el Art. 36 de presente Acuerdo.

Art. 17.

SEGUNDO PILOTO.

Piloto en posesión del Título que le acredite como tal, encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondien

te, a quien la Dirección de SPANTAX, S.A. ha calificado apto para el desempeño de la función de copiloto a bordo.

Art. 18.

OFICIAL TÉCNICO DE VUELO.

Tripulante que se halle en posesión del Título o Licencia que le acredite como tal.

Deberá desempeñar sus funciones con arreglo a las Calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica.

A efectos exclusivamente internos de la Compañía se considerará el nivel profesional de Oficial Técnico de Vuelo, equivalente al de grado técnico medio, si bien, esta equivalencia no tendrá ninguna repercusión adicional en los aspectos económicos, sociales y normativos.

SECCIÓN II - FUNCIONES

Art. 19.

COMANDANTE

Primer Piloto en posesión de calificación o calificaciones correspondientes al tipo de aeronave que vá a volar y a quien, la Empresa, le designa expresamente para ejercer el mando, de acuerdo con el Artículo 36.

Art. 20.

COPILOTO.

Piloto distinto del Comandante, que auxilia a éste en las funciones de pilotaje y le sustituye en el mando, en caso de ausencia o incapacidad.

Art. 21.

OFICIAL TÉCNICO.

Oficial técnico en posesión del título correspondiente que le acredite como tal y que, según las Calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, deberá desempeñar las funciones especificadas en su Título y Licencia.

CAPÍTULO CUARTO

CLASIFICACIÓN PROFESIONAL, ECONÓMICA Y ESCALAFONES

Art. 22.

CLASIFICACION

Con objeto de adecuar la Clasificación profesional y económica de los Tripulantes Técnicos, se establecen los siguientes grupos, especialidades y niveles, a efectos solamente económico-administrativos.

Art. 23.

GRUPO Y ESPECIALIDAD

Los Tripulantes Técnicos se clasifican a estos efectos en los grupos y especialidades siguientes:

- Grupo de Pilotos (especialidad de Primeros y Segundos Pilotos).

- Grupo de Oficiales Técnicos.

Art. 24.

NIVEL.

Se considera Nivel cada uno de los escalones retributivos que un Tripulante Técnico puede alcanzar de acuerdo con las normas de promoción y que regulan sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

(A) Primeros Pilotos

Nivel 1 B
Nivel 1 A
Nivel 1
Nivel 2
Nivel 3
Nivel 4
Nivel 5
Nivel 6
Nivel 7

(B) Segundos Pilotos

Nivel 1
Nivel 2
Nivel 3
Nivel 4
Nivel 5
Nivel 6
Nivel 7

(C) Oficiales Técnicos

Nivel 1 B
Nivel 1 A
Nivel 1
Nivel 2
Nivel 3
Nivel 4
Nivel 5
Nivel 6
Nivel 7

Art. 25.

ESCALAFÓN ADMINISTRATIVO

La Compañía confeccionará al 31 de Diciembre de cada año, un Escalafón Administrativo para Tripulantes Técnicos en plantilla, ordenados por su fecha de ingreso en SPANTAX, S.A., a efectos de beneficios de carácter social, del cobro del complemento personal de antigüedad, lo establecido en el Art. 6 A y demás artículos concordantes que hagan referencia al Escalafón Administrativo.

Deberán figurar en este Escalafón, referidos a todos y cada uno de los Tripulantes, los siguientes datos:

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

En caso de igualdad de antigüedad en la Compañía, se colocará en primer lugar al tripulante de mayor edad.

Art. 26.

ANTIGÜEDAD TÉCNICA.

Se adjunta Escalafón en vigor, a la fecha de la firma del Acuerdo, y a partir del cual para los Primeros Pilotos se considerará Antigüedad Técnica la fecha en que un Piloto con contrato en vigor en la Compañía SPANTAX, S.A. realice el primer vuelo sólo de su especialidad, en servicio de transportes públicos de esta Compañía.

Para los Segundos Pilotos y Oficiales Técnicos, la antigüedad técnica vendrá definida por la fecha y orden de publicación que fije la Dirección de Operaciones, en el momento de considerarlos aptos, dentro de una misma convocatoria.

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden del Escalafón Técnico y la Antigüedad Técnica, se regirán por lo dispuesto en el Art. 48.

Art. 27.

ESCALAFÓN TÉCNICO.

La Compañía confeccionará al 31 de Diciembre de cada año, los Escalafones Técnicos de los Tripulantes Técnicos, ordenando a éstos por grupos y especialidades.

El orden de cada Tripulante en el escalafón vendrá determinado por la fecha de alta en la especialidad respectiva, dentro del grupo de que se trate.

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

Como mínimo, deberán figurar en el Escalafón referido a todos y cada uno de los Tripulantes, los siguientes datos:

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

Art. 28.

PUBLICACION DE ESCALAFONES

Tanto el Escalafón Técnico como el Administrativo, serán publicados por la Compañía antes del 31 de Marzo.

CAPÍTULO QUINTO

INGRESO, PROMOCION Y PROGRESION

Art. 29.

INGRESO.

La admisión del Tripulante Técnico en la Compañía, se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en el presente Acuerdo. En el caso de que se haya realizado una Regulación de Empleo en el colectivo de Tripulantes Técnicos, las vacantes se cubrirán con los Tripulantes que se hayan visto afectados por la Regulación y en el orden dado por el tiempo de servicio que hubiere prestado con anterioridad en la Compañía.

Los ingresos se considerarán siempre hechos a título de prueba, fijándose como tal, de seis meses para todos los Tripulantes Técnicos.

Una vez finalizado el periodo de prueba satisfactoriamente, el Tripulante quedará contratado como fijo en plantilla, a no ser que con anterioridad haya rescindido su contrato cualquiera de las dos partes.

A su ingreso en la Compañía, los Pilotos y Oficiales Técnicos quedarán encuadrados, de acuerdo con los requisitos

exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la Dirección de la Compañía, como Pilotos y Oficiales Técnicos, respectivamente.

Art. 30.

CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO.

Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Técnicos para ingresar en la plantilla de SPANTAX, S.A., serán fijadas por la Dirección, que establecerá las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo, a superar junto a las restantes normas a cumplir.

Quedarán exentos de lo mencionado en el párrafo anterior los Tripulantes que reingresen por haber cesado a causa de un Expediente de Regulación de empleo.

Art. 31.

PREFERENCIA PARA EL INGRESO.

Las exclusiones, reservas y preferencias que por Ley se establezcan.

Art. 32.

PROMOCION.

La promoción del Tripulante Técnico de vuelo podrá darse:

- 1º. Por el cambio de grupo laboral.
- 2º. Para el grupo de pilotos, por el cambio de especialidad.
- 3º. A efectos puramente económicos para ambos grupos por el cambio de nivel.

Art. 33.

PROMOCION POR CAMBIO DE NIVEL.

La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente te cuando por el tripulante se cumplan las condiciones siguientes.

- a) Haber permanecido dos años en el nivel alcanzado para los seis iniciales, cuatro en el primero y cinco en los restantes.
A estos efectos, tendrá validez el listado revisado por ambas representaciones.
- b) Haber efectuado dentro de su grupo, un número de horas de vuelo al año no inferior al 60% de la media anual de horas de vuelo efectuadas en la flota o flotas en que ha prestado sus servicios. (En caso contrario, y siempre que lo expuesto anteriormente no haya sido producido por accidente laboral, enfermedad profesional o fortuita, o causas imputables a la Empresa, se entenderá cumplido este requisito, en la fecha con la que el tripulante complete el número de horas que le falten.
- c) Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dichos periodos, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta, como las pruebas o inspecciones de comprobación periódica de actitudes requeridas.

Para cada curso o prueba que se realice en la Compañía, se darán dos oportunidades:

- a) Para los Cursos, dos exámenes finales si hay un examen.

- b) Para cada examen parcial, dos exámenes.

En caso de que el Curso no sea impartido por la Compañía, no existirá segunda oportunidad hasta que la Empresa considere capacitado al Tripulante. Si éste se considera capacitado, podrá acceder a su realización, haciéndose cargo de los costes en caso de no superarlo.

Art. 34.

CAMBIO DE NIVEL DIFERIDO.

Cuando a un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en el apartado a) del artículo anterior, le quede diferida su Promoción por no cumplir lo exigido en los apartados b) o c) del mismo artículo, le quedará diferida aquella el doble del tiempo acordado para la Promoción normal o hasta que, alternativamente, haya superado durante dicho periodo, la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

A estos efectos y siempre que la superación sea posible, tanto la Compañía como el tripulante se aplicarán en ello, facilitándole aquella las oportunidades necesarias.

Art. 35.

PROMOCION POR CAMBIO DE ESPECIALIDAD.

El paso de un Piloto de una especialidad a otra, se efectuará dando opción a cubrir las plazas vacantes, por el orden establecido en el Escalafón Técnico.

Art. 36.

DESIGNACION DE COMANDANTE.

El paso de un Piloto a ejercer funciones de Comandante se producirá por designación de la Empresa entre todos los que reúnan los requisitos exigidos por aquella y no hayan renunciado expresamente a ello.

No se podrá designar a un piloto para ostentar la indicada categoría de Comandante mientras exista otro con más antigüedad técnica y que cumpla los requisitos exigidos.

Art. 37.

PROGRESION.

La progresión es el paso de un tipo de avión a otro. Comprende las condiciones y pruebas que se especifican a continuación:

Condiciones: Las condiciones para la Progresión de Pilotos y Oficiales Técnicos y que tendrán validez durante la vigencia del presente Acuerdo, serán establecidas por la Dirección de la Compañía y concedidas por la Comisión de Interpretación de este Acuerdo. A todos los efectos, dichas condiciones se ajustarán a las normas del presente Acuerdo.

Progresión de Pilotos y Oficiales Técnicos relacionados como tales en los Escalafones técnicos respectivos.

1. Las plazas y vacantes se publicarán y se comunicarán a los componentes de los grupos y especialidades involucradas con no menos de treinta días de anticipación a la fecha de adjudicación de tales plazas.
2. La publicación de las plazas vacantes, deberá incluir las pruebas y requisitos requeridos para la adjudicación de las mismas.

3. Los Tripulantes Técnicos que deseen optar por una de las plazas vacantes notificadas y no tengan acordado con la Compañía pacto que excluya posibilidad de progresión y haya permanecido un mínimo de tres años en su actual flota, harán saber su decisión a la Empresa, comunicándolo por escrito antes de las veinte horas de la fecha que finalice el periodo de treinta días, o por carta certificada, con acuse de recibo, depositada hasta cuarenta y ocho horas antes del fin de este plazo.
4. Finalizado el periodo de publicación, la Dirección de Operaciones adjudicará las plazas vacantes entre los Tripulantes que, no habiendo renunciado expresamente a ello, reúnan las condiciones establecidas y por el orden de prioridad en el Escalafón Técnico respectivo.
5. Cuando por el número de plazas a cubrir en una determinada flota, se realice más de un curso de calificación de tipo, se resolverá también por el orden que se determina en el párrafo precedente.
6. Si por necesidades de la Compañía, que comunicará por escrito a la Representación de Tripulantes Técnicos, no se siguiera el orden de prioridad a que se refiere el párrafo anterior, al Tripulante pospuesto, una vez completado el curso y habilitado definitivamente en la nueva plaza adjudicada, se le reconocerán sus derechos económicos y de promoción que correspondan a su nuevo puesto, desde la fecha en que fué habilitado el Tripulante, en orden prioritario inmediatamente inferior.
7. Asimismo, mantendrá su preferencia para cualquier otro derecho de la adscripción a la flota que le hubiere correspondido, de acuerdo con el Escalafón Técnico.
8. Si un Tripulante Técnico no supera las pruebas correspondientes para su progresión, volverá a ocupar la función que estaba desempeñando con anterioridad.
9. En caso de cambio de flota, los Tripulantes Técnicos tendrán que permanecer en la nueva un mínimo de tres años, antes de pasar a la situación de retiro voluntario y cuatro años en el caso de retiro forzoso con las siguientes excepciones:
 - a) En caso de desaparición de flota en la que está.
 - b) En el caso de que el tripulante haya sido pospuesto por necesidades de la Compañía de acuerdo con el apartado 6 de este Artículo.
10. Si un tripulante renuncia voluntariamente y por escrito a progresar y permanece, como consecuencia de ello, en el tipo de avión en que estaba, deberá continuar en el mismo al menos 18 meses desde la fecha de la renuncia.

Art. 38

PROMOCIÓN POR CAMBIO DE GRUPO.

El pase de un Oficial Técnico de su grupo a otro, se producirá siempre que obtenga la puntuación mínima requerida en las pruebas y condiciones que determine la Compañía, previa convocatoria con ocasión de vacante. En condiciones similares, tendrá siempre preferencia el aspirante que tenga condición de Tripulante Técnico de la Compañía frente a cualquier otro.

Todo Tripulante a su ingreso en el otro grupo, ocupará el último puesto en el Escalafón Técnico de la especialidad

inferior, respetando en todo caso su puesto en el Escalafón Administrativo para Tripulantes Técnicos, a efectos de beneficios de carácter social y de cobro del premio de antigüedad a que se refiere el artículo 117 del Capítulo VIII del presente Acuerdo.

Los Tripulantes así promocionados, quedarán sometidos a un periodo de prueba de seis meses en el nuevo grupo. De no superar el periodo de prueba, volverán al grupo de procedencia, conservando en éste todos sus derechos.

Art. 39.

PERDIDA DE CAPACIDAD.

Cuando un Primer Piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje o de Oficial Técnico de Vuelo, permanecerá en la plantilla de su grupo y especialidad en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fueran superados por los que le correspondiesen por la función que desempeña de Copiloto o de Oficial Técnico de Vuelo, en las condiciones establecidas en este Acuerdo.

Cuando un Segundo Piloto pierda la capacidad para ejercer como Piloto, sin perder la de Oficial Técnico de Vuelo, permanecerá en la plantilla de su grupo y especialidad en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fueran superados por los que le correspondiesen por la función que desempeña de Oficial Técnico de Vuelo.

Cuando un Tripulante Técnico con cinco años de antigüedad en el Escalafón Técnico, pierda su capacidad para ejercer como tal, por decisión de las autoridades médicas o aeronáuticas, pasará a prestar sus servicios como personal de vuelo en tierra y sus haberes serán como mínimo el 90% del mínimo mensual garantizado, en el momento en que hubiese sido declarado su incapacidad. No obstante, continuará siendo de aplicación lo establecido en el Art. 125 de este Acuerdo.

La Empresa seguirá cotizando la Mutualidad Laboral por los Tripulantes Técnicos a los que se refiere este artículo, quienes permanecerán en el Escalafón Administrativo, a efectos sociales.

CAPITULO SEXTO

TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA

Art. 40.

PERIODO DE PRUEBA

Los Tripulantes contratados por tiempo indefinido, permanecerán en situación de prueba durante un periodo de seis meses, salvo que esta se suspenda por enfermedad o accidente, cualquiera que fuera la forma de contratación.

Durante dicho periodo, la Compañía y el Tripulante podrán rescindir la relación laboral, sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Superado el periodo de prueba, pasarán a la plantilla y se les considerará, a todos los efectos, el tiempo trabajado.

Art. 41.

TRIPULANTES EN PLANTILLA.

Los Tripulantes en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

- En activo
- En Comisión de Servicio
- Con licencia retribuida o no retribuida
- Servicio Militar y reincorporación militar forzosa.
- Baja por enfermedad o accidente.
- Suspensión de funciones
- En suspensión de actividad
- Excedencia voluntaria
- Excedencia forzosa.
- Excedencia especial
- Preaviso de baja.

Art. 42.

TRIPULANTES EN ACTIVO.

Son los Tripulantes que, superado el periodo de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía las funciones propias del grupo para el que han sido contratados. A estos efectos, se consideraran en esta situación a los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, ó aún simultáneamente, con su actividad de vuelo, efectúan periodo de instrucción, tanto en tierra como en vuelo y los que se encuentran en comisiones de servicio.

Art. 43.

COMISION DE SERVICIO.

Se entiende por Comisión de Servicio el desempeño por los Tripulantes de funciones designadas por la Compañía y distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados. A estos efectos, se considerarán como tales 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.

También se encuentran en esta situación aquellos Tripulantes que por razón de cargo sindical, cubierto por elección, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente y Capítulo 9º.

Art. 44.

TRIPULANTES CON LICENCIA.

a) Licencia Retribuida: La Compañía concederá Licencia Retribuida a los Tripulantes que lo soliciten, siempre que medien las causas y por los plazos siguientes:

- 1) Tres días naturales, ampliables a cinco, en caso de enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos incluido el parentesco político), abuelos o nietos.
- Dos días naturales, ampliables a cinco, en caso de alumbramiento de esposa.
- Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral por los familiares que se expresen en el primer párrafo de este apartado.
- Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda, bautizo o Primera Comunión de hijos o hermanos, incluso hermanos políticos.
- Un día natural, ampliable a dos, por traslado de domicilio actual.

En los casos enumerados, se concederá licencia por el periodo máximo si los hechos que la justifican se produjeran fuera del lugar en que, a la sazón, tenga su domicilio, aunque sea con carácter temporal, el Tripulante en virtud de su situación laboral.

2) Quince días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

3) El tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público.

4) Por el tiempo establecido para disfrutar de los derechos educativos generales y de la formación profesional en los supuestos y en la forma regulados por las disposiciones vigentes.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas, los Tripulantes deberán informar con la mayor antelación posible a su jefe inmediato, reservándose la Compañía el derecho de exigir los justificantes o certificados que acrediten la existencia de las causas que motivaron su concesión.

b) Licencia No Retribuida. Anualmente los Tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo, por un plazo que no exceda de treinta días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares, siempre que las necesidades del servicio lo permitan.

El límite máximo de concesión de licencia no retribuida, en cuanto al número de Tripulantes que puedan disfrutar de las mismas, será de una por cada diez o fracción dentro de cada flota, grupo o especialidad.

La petición de licencia deberá presentarse, como mínimo, con veinticinco días de antelación al comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificaciones en el nombramiento del servicio.

Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Art. 45.

SERVICIO MILITAR Y REINCORPORACION MILITAR FORZOSA.

Los Tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo, por el tiempo que dure esta situación. Este periodo le será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y le será abonado el sueldo base y el complemento personal de antigüedad, durante el primer año.

Art. 46.

BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE.

Se considera en esta situación al Tripulante que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad fortuita, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos señalados, así como los establecidos en el párrafo 2 del Artículo 9.

Art. 47.

SUSPENSION DE FUNCIONES.

Situación en la que se encuentra un Tripulante por la apertura de un expediente administrativo o por no cumplir los requisitos exigidos por las Autoridades Aeronáuticas.

Art. 48.

SUSPENSION DE ACTIVIDAD.

En la situación en la que puede encontrarse un T.Téc. cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente, dejado en situación de inac-

tividad 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.

Art. 49.

EXCEDENCIA VOLUNTARIA.

Los Tripulantes con un tiempo mínimo de un año de servicio en la Compañía podrán pasar a la situación de excedencia sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

Cuando el tiempo por el que se pide la excedencia sea inferior a cinco años, la excedencia será prorrogable hasta completar este plazo máximo, a petición del interesado.

La petición de prórroga se formulará por escrito, con una antelación mínima de 15 días sobre la fecha en que inicialmente termine su excedencia.

El tiempo de duración de la excedencia no se computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía.

Cuando haya varias peticiones de excedencia, tendrá preferencia la del tripulante que lo haya solicitado con anterioridad y si las solicitudes son de la misma fecha, tendrá prioridad la del tripulante con más antigüedad en la Empresa.

La petición de excedencia se despachará favorablemente en el plazo de 15 días a partir de su presentación, cuando los motivos hayan sido debidamente justificados.

No existirá por parte de la Compañía, obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada diez u fracción en la especialidad del solicitante dentro de cada flota.

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

El tripulante en situación de excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de Operaciones, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que correspondan a un tripulante de nuevo ingreso, hasta la fecha de terminación del reentrenamiento, a partir de la cual percibirá las retribuciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que comenzó la excedencia.

En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderá el derecho a la reincorporación.

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su grupo e especialidad, la reincorporación del tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar a situación de excedencia y, si esta flota no existiera, pasará a la análoga a la de su procedencia.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca. El tripulante que haya disfrutado de una

excedencia voluntaria, no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos cuatro años desde su incorporación.

El excedente voluntario que no solicitara el reintegro en los 15 días siguientes a la terminación del plazo de la excedencia, causará baja definitiva en la Empresa.

Art. 50.

EXCEDENCIA FORZOSA.

1) Para lugar a la situación de excedencia forzosa del personal fijo, cualquiera de las causas siguientes:

- a) Nombramiento por Decreto o Elección para cargo político, sindical o de carácter público, cuando su ejercicio sea incompatible con la prestación de servicios en la Compañía.
- b) La misma consideración tendrá la proclamación como candidato oficial de una elección por el tiempo legalmente establecido para la campaña.
- c) Prestación del servicio militar por el tiempo mínimo obligatorio de duración de éste.

2) Al Tripulante en situación de excedencia forzosa, se le reservará su puesto de trabajo y se le computará a los efectos de antigüedad todo el tiempo de duración de ésta, y no tendrá derecho durante tal periodo al percibo de retribución, salvo en el supuesto del punto b) del apartado 1).

3) La reincorporación de los excedentes forzosos a puestos de trabajo, deberá tener lugar en el plazo de treinta días como máximo desde que desaparecieron las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo cuando ésta fuera la establecida en el párrafo a) del apartado anterior, en el que el plazo será de dos meses.

Los excedentes forzosos que al cesar en tal situación no se reintegrasen a su puesto de trabajo en los plazos establecidos, causarán baja definitiva en la Compañía.

4) La Compañía podrá cubrir las plazas del personal en situación de excedencia forzosa con interinos, los que cesarán al reintegrarse aquellos.

5) Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de Operaciones, los tripulantes en situación de excedencia forzosa y siempre que la situación se lo permita, deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine, para lograr el mantenimiento integral de la aptitud para el vuelo.

En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Art. 51.

EXCEDENCIAS ESPECIALES.

En determinadas circunstancias y, con objeto de que en caso de interesar a algún Tripulante Técnico, éste pueda prestar servicios en alguna otra Empresa, la Compañía SPAN-TAX, S.A., se reserva el derecho a conceder excedencias especiales, durante las cuales los citados tripulantes pueden seguir manteniendo su antigüedad administrativa y técnica.

Al terminar la fecha fijada como duración de esta excedencia, se reincorporará con todos sus derechos a la Compañía SPAN-TAX, S.A. La duración de estas excedencias será fijada de mutuo acuerdo, según cada caso particular.

Art. 52.

PREAVISO DE BAJAS.

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Tripulantes Técnicos, y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las bajas en la Compañía deberán solicitarse con dos meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causarlas, ello sin perjuicio de la indemnización que a tal periodo señala el Art. 32 de la Ordenanza Laboral y de las indemnizaciones previstas en el Art. 58 del presente Acuerdo.

SECCION II: INDEMNIZACION POR CESE POSTERIOR A UN CURSO

Art. 53.

La Empresa podrá exigir a los Tripulantes Técnicos llamados a realizar los cursos para la calificación de tipo de un avión, la firma previa de un contrato por el que la Empresa se obliga a costear el curso correspondiente y el Tripulante a indemnizar a la misma con la totalidad o parte del coste del curso, en el caso de cesar voluntariamente sus servicios dentro de un plazo convenido y de acuerdo con lo previsto en los artículos posteriores a éste, que tratan sobre la misma materia.

Art. 54.

La Empresa se obligará por este contrato a facilitar y costear al Tripulante el curso teórico y práctico y todas las enseñanzas necesarias, los libros y manuales, así como los desplazamientos y estancias, tanto en territorio nacional como en el extranjero, para la obtención de la calificación tipo del avión de que se trate. No obstante, si el Tripulante no supera las evaluaciones, exámenes o pruebas que se realicen en el curso, la Empresa dejará de estar obligada a seguir costeando el curso y el Tripulante quedará libre de las obligaciones para él contenidas en el contrato. Correrá en todo caso a cargo de la Empresa, los gastos de viaje de vuelta del Tripulante a su base habitual.

Art. 55.

El acuerdo deberá ser suscrito por las partes contratantes con una antelación mínima de diez días antes de que comience el curso. Dicho documento será conocido y firmado por la representación legítima del personal técnico de la Empresa, en forma obligatorio, a los efectos de dar constancia fehaciente a la fecha de su firma. En el caso de que el Tripulante se encontrara en el periodo de prueba correspondiente a su ingreso en la Empresa en el momento de la firma del contrato, se estará a lo previsto en el Artículo 23, párrafo 2, de la Ordenanza Laboral, quedando condicionada su eficacia al cumplimiento del plazo de dicho periodo de prueba.

Art. 56.

El plazo máximo por el que puede obligarse al Tripulante a indemnizar a la Empresa por este contrato de curso y en el caso de cesar voluntariamente sus servicios en la misma, será de 36 meses para los Tripulantes Técnicos con una antigüedad inferior a cinco años, de 18 meses para aquellos con antigüedad comprendida entre cinco y quince años y de 12 meses para los de antigüedad de más de quince años. El plazo, que en ningún caso se entenderá interrumpido, comenzará a correr desde el primer día del curso.

A los efectos de este Artículo, se considerará la antigüedad del Tripulante por años vencidos en su grupo respectivo. Y se entenderá por cese voluntario cuando el Tripulante solicite la baja de la Compañía sin causa justificada, entendiéndose como tales las previstas en la legislación vigente.

Art. 57.

El importe del coste del curso para la calificación de tipo de cada avión en ningún caso y a efectos de indemnización, podrá ser superior a seis mínimos mensuales.

Art. 58.

Si el tripulante cesa voluntariamente en la Empresa y le es de aplicación lo previsto en el Art. 56 le indemnizará con el importe resultante de aplicar la siguiente fórmula:

$$C = \frac{C}{N} \times n \times I$$

C = Importe total del curso

N = Nº meses de indemnización según antigüedad

n = Nº de meses amortizados

I = Indemnización

Art. 59.

Si dentro del plazo de compromiso el tripulante es despedido y se dicta por la Magistratura de Trabajo competente sentencia por la que se declara el despido como improcedente, la Empresa podrá exigir la indemnización fijada en el contrato, en las condiciones establecidas en el Artículo anterior, si en la sentencia de la Magistratura se declara probado que el Tripulante incurrió voluntariamente en causas de despido, con objeto de burlar el incumplimiento del contrato que aquí se regula.

Art. 60.

Si el Tripulante cesa en la Empresa por causas distintas a las contempladas en los dos artículos anteriores, no habrá lugar a indemnización alguna a favor de la Empresa, por razón de este contrato.

Art. 61.

La firma del contrato no libraná al Tripulante de la obligación de preaviso a que se refiere el Artículo 52 del presente Acuerdo.

Art. 62.

El contrato se firmará por duplicado a un sólo efecto y uno de los ejemplares se entregará al Tripulante con anterioridad al comienzo del curso.

CAPITULO SEPTIMO

REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

SECCION I - DEFINICIONES

Art. 63.

BASE.

Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el Contrato de

Trabajo o bien en las situaciones de Destacamento. Residencia o Destino.

Art. 64.

DESTACAMENTO.

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días e inferior a siete meses. La duración de un Destacamento, con carácter forzoso, será como máximo de treinta y un días.

Art. 65.

RESIDENCIA.

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado, fuera de su base habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Art. 66.

DESTINO.

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado, fuera de su base habitual, por necesidades del servicio, en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

La situación de destino forzoso, tendrá una duración máxima de tres años.

Art. 67.

ACTIVIDAD.

Todo el tiempo en que un Tripulante permanece a disposición de la Compañía, para realizar los trabajos programados que ésta pueda asignarle de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas. Comprende la actividad aérea y la actividad en tierra.

Art. 68.

ACTIVIDAD AEREA.

El tiempo computado desde la presentación del Tripulante en el Aeropuerto, inmediatamente después de terminar un periodo de descanso, para ejecutar un servicio o serie de ellos hasta no menos de treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado aquel, excepto en los casos en que se refleje en el parte de vuelo una actividad superior.

La actividad aérea se iniciará no menos de 30 minutos antes de comenzar el vuelo.

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

Art. 69.

ACTIVIDAD EN TIERRA.

Se considera actividad en tierra los servicios asignados y programados por la Compañía, no incluidos en los servicios

de vuelo y las actividades para la representación sindical, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo IX.

Art. 70.

ACTIVIDAD AEREA DIURNA.

La comprendida entre las siete y las veintuna horas locales del lugar en que se inicia la actividad (07.00 a 21.00 LT).

Art. 71.

ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA.

La comprendida entre las veintuna y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad (21.00 a 07.00 LT).

Art. 72.

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 realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores.

Art. 73.

TIEMPO EFECTIVO DE VUELO.

Tiempo transcurrido desde el momento que una aeronave pierde el contacto con el suelo al despegar, hasta el momento en que recupera este contacto al aterrizar (tiempo de rueda a rueda).

Art. 74.

PERFIL DE VUELO.

Es la trayectoria hipotética que resulta de efectuar la operación ajustada a los recorridos normalizados de salida, la ruta recomendada, el recorrido normalizado de entrada y el procedimiento de aproximación por instrumentos, todos sin exceder las velocidades que para cada fase de vuelo impone el Manual de Operaciones, las normas de la Empresa y la Autoridad Aeronáutica.

Art. 75.

TIEMPO BAREMO.

Es el tiempo teórico que deberá resultar de efectuar la operación ajustada estrictamente al perfil de vuelo, más diez minutos de rodaje.

Art. 76.

TIEMPO DE DESCANSO.

Es el tiempo asignado a un Tripulante, con el fin específico de que pueda descansar sin interrupción entre dos periodos de actividad laboral.

Art. 77.

LUGAR DE DESCANSO.

El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes fuera de su base.

Art. 76.

DESCANSO PARCIAL EN VUELO.

El tiempo en que unos tripulantes, quedan relevados de toda función a bordo, disponiendo de lugar adecuado para el descanso.

Art. 79.

DESCANSO PARCIAL EN TIERRA.

Tiempo en el que un Tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que dar origen de servicios hoteleros o similares, provistos por la Compañía. El descanso parcial en tierra deberá ser no mínimo de seis horas en programación, sin que el total llegue a cubrir el tiempo de descanso mínimo.

Los descansos parciales, que interrumpirán a efectos de limitaciones la actividad, permitirán incrementar ésta en un 50% del tiempo de su duración, sin que aquella pueda exceder, en ningún caso, de 18 horas. Los descansos parciales se considerarán como actividad aérea, sólo a efectos económicos.

Art. 80.

LÍMITE DE ACTIVIDAD AEREA.

Tiempo máximo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 81.

MÁXIMO DE ACTIVIDAD AEREA.

Es el que se obtiene incrementando el tiempo máximo programable de actividad aérea con aquel del que puede disponer un Comandante, con objeto de poder terminar un servicio. El incremento potestativo de los Comandantes, no será programable.

Art. 82.

SERVICIO DE VUELO.

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

Art. 83.

SERIE DE SERVICIOS.

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

Art. 84.

ETAPA.

El trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, siempre que éste no se efectúe en el Aeropuerto de partida.

Art. 85.

TRIPULACION TECNICA MINIMA.

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión, de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad, o con

disposiciones oficiales de la Dirección General de Aviación Civil.

Art. 86.

TRIPULACION TECNICA OPERATIVA.

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

Art. 87.

TRIPULACION TECNICA REFORZADA.

La que comprende algún tripulante adicional poseedor de licencia que le permite ocupar un puesto de trabajo en la aeronave, con el objeto de que algún miembro de su tripulación pueda obtener un descanso parcial en vuelo, disponiendo de butacas en cabina de pasaje.

Los tripulantes adicionales serán:

Pilotos. Un Primer Piloto facultado como Comandante.
Mecánicos de Vuelo: Otro más.

Art. 88.

TRIPULACION DOBLE.

La comprendida por dos Tripulaciones Técnicas mínimas, si se dispone a bordo de camas para el descanso de los tripulantes.

Art. 89.

TRIPULACION TECNICA EN SITUACION.

Son los desplazamientos realizados por los Tripulantes Técnicos, pero no en función de tales, para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación de éste.

Art. 90.

VUELOS EN POSICION, DE PRUEBA Y FERRY TECNICO.

a) Vuelos en Posición: Aquellos en que se desplaza un avión, bien para emprender un servicio programado o a la terminación del mismo o para sustituir o auxiliar a otro averiado.

b) Vuelos de Prueba: Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualquiera de las partes del avión. Estos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida, más las personas designadas por la Dirección de Operaciones, con función esencial a bordo.

c) Vuelos Ferry: Son aquellos que se realizan con algún problema técnico y con la tripulación técnica mínima requerida a bordo.

Art. 91.

VUELO CORTO:

El de duración inferior a una hora quince minutos.

Art. 92.

VUELO MEDIO.

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

Art. 93.

VUELO LARGO.

El de duración superior a tres horas.

Art. 94.

VUELO MIXTO.

Cuando se combinen algunas de las situaciones comprendidas en los Artículos 91, 92 ó 93, se considerará a efectos de programación como si fuera de la categoría del más largo de los trayectos que los componen.

Art. 95.

VUELOS CON PILOTO AUTOMÁTICO INOPERATIVO.

Los tiempos máximos de vuelo y actividad quedaran reducidos en un 50% excepto en el vuelo a base.

Art. 96.

IMAGINARIA.

Periodo durante el cual un Tripulante se encuentra a la inmediata disposición de la Compañía, para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo los vuelos de instrucción.

Art. 97.

RETEN.

El Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria, con un preaviso de tres horas.

Art. 98.

DÍA FRANCO DE SERVICIO.

Se considera Día Franco de Servicio aquél en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar una actividad aérea imprevista. Esta debe ser asignada antes de las veintidos horas locales del día anterior.

Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación, sin que le sea considerado como día libre.

Si la Oficina de Programación conociera el servicio antes de las veintidos horas, lo comunicará al Tripulante con la mayor antelación posible.

Art. 99.

DÍA LIBRE.

Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante, sin que deba ser requerido por la Compañía para efectuar servicio alguno, y durante el que puede ausentarse de la base sin restricciones.

Art. 100.

VACACIONES.

Los Tripulantes tendrán derecho a los días que le correspondan de vacaciones anuales retribuidas.

SECCIÓN 11 - LIMITACIONES Y REGULACIONES

Art. 101.

PROGRAMACION.

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

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

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo fuera de base, días libres y días festivos, deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible, entre los Tripulantes que desempeñan las mismas funciones.

Las programaciones quincenales, deberán ser publicadas y entregadas a los Tripulantes Técnicos los días 10 y 25 de cada mes.

Las programaciones que recibe el Tripulante, reflejando sus servicios, constarán:

- a) Nombre y apellidos.
- b) Series de servicios.
- c) Imaginarias y Retenes.
- d) Días libres.
- e) Horario de los vuelos.

Antes de los días 6 y 20 de cada mes, los Tripulantes Técnicos podrán formular sus peticiones a través del jefe de Flota, quien las resolverá favorablemente si las necesidades del servicio lo permiten.

Una vez publicada la programación, ésta no podrá ser modificada, con excepción de las causas siguientes:

- a) Por modificación del Programa de Vuelo.
- b) Por peticiones del Tripulante interesado, por causa de fuerza mayor.
- c) Por cambio de servicios entre los Tripulantes de mutuo acuerdo.
- d) Por necesidades de carácter directivo o Comisión de Servicio.

Las horas de vuelo que los Instructores realicen como Instructores en Línea, se considerarán como horas normales de vuelo, a efectos de igualar las horas programadas entre todos los Tripulantes.

El Tripulante que por causas imputables a la Compañía no haya alcanzado la media de las horas voladas por la flota, al finalizar cada año percibirá la diferencia entre las horas efectuadas por él y la media de los Tripulantes que desempeñan la misma función, si esta diferencia es del 10% o superior.

Los Tripulantes deberán confirmar sus servicios diariamente con la Oficina de Operaciones, excepto los días anteriores a los programados como "LIBRE".

La Dirección de la Compañía y la Representación de los Tripulantes Técnicos, admiten que pueden darse excepciones en las cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas, para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para mejor acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometerán a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos, limitaciones especiales una vez examinadas todas las circunstancias.

Art. 102.

ACTIVIDAD AEREA NORMAL EN UN SERVICIO.

Vuelos Cortos.	13 horas
Vuelos Medios.	14 horas
Vuelos Largos.	15 horas
Vuelos con Tripul. reforzada.	15 horas
Vuelos con Tripul. doble.	15 horas

Art. 103.

LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA.

Los periodos programables de actividad aérea no podrán exceder de:

Para vuelos cortos.	14 horas
Para vuelos medios.	15 horas
Para vuelos largos.	16 horas
Para vuelos con Tripul. reforzada.	18 horas
Para vuelos con Tripul. doble.	22 horas

A efectos de limite de actividad, los traslados en situación para iniciar un servicio se computarán como actividad aérea a todos los efectos y los de retorno a base, sólo a efectos de duración del descanso básico subsiguiente.

Art. 104.

LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO.

Los límites máximos de tiempo de vuelo serán:

Al mes.	95
Al trimestre.	270
Al Año.	850

En los meses de Junio, Julio, Agosto y Septiembre, el límite máximo se puede sobrepasar en un 10% o lo autorizado por Aviación Civil.

ART. 105.

LIMITE DE ETAPAS.

El máximo de etapas que se podrán programar en un periodo de 24 horas, será de cinco. Una sexta etapa no programable se podrá realizar para volver a base.

Cuando una etapa termine en base entre las 21.00 y 06.59 LT y la actividad aérea supere al finalizar éstas seis (6) horas, no se podrá realizar ninguna otra etapa.

En un servicio de vuelo que comprenda una etapa transoceánica, el número de etapas programables no podrá ser superior a dos. Una tercera etapa podrá ser programable sólo como escala técnica.

La duración máxima de la escala previa programada a una etapa transoceánica será de dos (2) horas.

Art. 106.

LIMITE DE SERIES DE SERVICIOS DE VUELO.

A efectos de programación, será de ocho días.

En todos los casos se podrá realizar un día más, siempre que sea para regreso a base, en ejecución del servicio programado. Si debido a causas imprevistas, fuera necesario una duración mayor de estas series de servicios, los días de exceso se devengarán el 150% de la dieta.

Art. 107.

DIAS LIBRES.

Los Tripulantes Técnicos disfrutarán de 10 días libres cada mes en su base. Cuando un tripulante, por necesidades del servicio, disfrute menos días libres al mes de los que le corresponden, podrá optar por lo siguiente:

1. Agregar dos días adicionales, por cada uno no disfrutado en el mes que lo desee, excepto los meses de Julio y Agosto.

2. Agregar los mencionados días a su periodo anual de vacaciones.

Las condiciones de utilización de los días libres, serán las siguientes:

- Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- Dichos cuatro días podrán ser cambiados por la Compañía con un preaviso de una semana.
- Los restantes, en el caso de que hayan sido programados más de dos días libres consecutivos, podrán serlo con un preaviso mínimo de 48 horas.
- Cuando estén programados más de dos días libres consecutivos, sólo podrán ser cambiados a partir del segundo y con un preaviso de 48 horas.
- Todo día en que un tripulante deba pasar un reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento será considerado de servicio.
- Durante los cursos, deberán programarse como libres dos días a la semana.
- Los Tripulantes que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino, deberán disponer de dos, cuatro o seis días libres respectivamente, además de los que les correspondan, de acuerdo con el párrafo primero de este artículo, para organizar su viaje. Al reincorporarse a su residencia habitual, dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación. En caso de traslado, serán ocho los días libres.
- Al regresar a la base, después de vuelos trasatlánticos, se disfrutará de uno de los días libres.

Art. 108.

PRELAVISOS.

Los plazos de preaviso serán: Destacamento, Residencia o Destino; quince, veinte y cuarenta días respectivamente. Las vacaciones anuales deberán ser comunicadas por escrito con treinta días de antelación.

Art. 109.

TIEMPOS DE DESCANSO.

a) Descanso mínimo. El tiempo de descanso mínimo será de once horas, computándose desde la finalización de la actividad del servicio anterior, hasta la hora de presentación para realizar otro servicio.

Este descanso mínimo se incrementará en un tiempo igual al que exceda en el servicio anterior los límites de actividad aérea que establece el Artículo 103.

A juicio del Comandante, sin poder ser programado, en caso de averías, retrasos, problemas de tripulaciones, etc. y cuando la actividad del servicio anterior no sobrepase los límites establecidos en el Artículo 103 se podrá efectuar un descanso mínimo de emergencia, que será al menos de nueve horas y treinta minutos.

Cuando se realice un vuelo con el descanso mínimo de emergencia, al finalizar el mismo se disfrutará de un día libre.

- b) Descanso básico. A efectos de programación, periodo de tiempo igual a la actividad precedente y nunca inferior al descanso mínimo.

Art. 110.

LÍMITES DE PROGRAMACION DE DIAS LIBRES.

Cuando se programe un día libre, el servicio anterior a este día no podrá terminar más tarde de las 22.00 LT., sin que el tripulante haya de presentarse para iniciar el servicio antes de las 06.00 horas locales del día siguiente al libre.

Art. 111.

LÍMITES EN LA PROGRAMACION DE SERVICIO DE IMAGINARIA Y RETÉN.

Los periodos de Imaginaria y Retén serán programados desde las 06.00 horas locales en periodos de 24 horas. No se podrán programar dos servicios de Imaginaria en días consecutivos.

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

Cuando a un tripulante de Imaginaria se le asigne un servicio, sin regreso a base en el mismo día, se le notificará la duración prevista.

No se podrá asignar un servicio de Imaginaria o Retén sin tener, al menos, el descanso básico reflejado en el Artículo 109.

El servicio de retén será programado siempre que haya, al menos, nombrado uno de imaginaria.

Art. 112.

FAULTADES DEL COMANDANTE.

Cuando antes de iniciarse el vuelo se prevea que será necesario exceder el máximo de actividad aérea establecida para la realización de una etapa o serie de ellas, el Comandante, después de analizar y evaluar todas las circunstancias, tomará la decisión de exceder o no la actividad aérea, usando de su discreción y buen juicio hasta el límite establecido por la Autoridad Aeronáutica.

Asimismo el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la Tripulación Técnica 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.

Art. 113.

INCREMENTO EN LOS SERVICIOS DE VUELO ASIGNADOS O PROGRAMADOS EN EL DÍA.

Facultades de la Compañía: La Compañía podrá cambiar los servicios asignados en el día y aumentar la actividad de los servicios, dentro de los límites establecidos, sin

necesidad de previo aviso, siempre y cuando el servicio termine en el lugar inicialmente programado, salvo caso de fuerza mayor.

Art. 114.

ACTIVIDADES NO COMPRENDIDAS.

La actividad propia de cargos de Jefaturas, Instrucción e Inspección, en ejercicio de tales funciones, está excluida en cuanto a limitaciones y remuneraciones se refiere, de lo estimado en este Acuerdo.

SECCION III - VACACIONES Y ROTACIONES

Art. 115.

VACACIONES.

Las vacaciones anuales son obligatorias. Para el Tripulante disfrutarlas y para la Compañía concederlas, pudiendo ésta excluir como periodo hábil el de alta producción.

Los Tripulantes Técnicos tendrán derecho a 30 días de vacaciones anuales retribuidas, que deberán conocer con no menos de 30 días de antelación a la fecha de su disfrute. En casos especiales y de acuerdo con la Comisión de Interpretación, este preaviso podrá ser reducido a no menos de quince días.

Los Tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un periodo completo o fraccionado, siendo necesariamente uno de ellos de no menos de 15 días.

Al conceder la flota las vacaciones, dará prioridad al Tripulante que hubiese solicitado el periodo completo y le correspondiese, por su puntuación, sobre periodos múltiples de quince días.

Los Tripulantes en situación de destacamento no tendrán derecho a que se les respeten los turnos voluntarios solicitados, mientras dure esta situación.

En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el destacamento. No obstante lo anterior y si por necesidades de la flota han de darse vacaciones a un Tripulante destacado, se atenderán primero las peticiones voluntarias y en cuanto a los forzosos, se les incluirá en la rotación total de la flota, no perdiendo en ambos casos la situación de destacamento durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

Los Tripulantes en situación de Residencia o Destino, serán considerados con los mismos derechos de los de la base habitual.

Las rotaciones se harán entre los componentes de cada residencia y destino, siguiendo los mismos principios de los componentes de la base habitual, serán considerados como Paso de flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

Puntuación. Valorando los meses del año, a fin de conseguir una rotación justa en el disfrute de las vacaciones, la puntuación de los mismos se establece como sigue:

		PRIMERA QUINCENA	SEGUNDA QUINCENA
1º.	Julio, Agosto.	24 puntos	12
2º.	Septiembre.	16 puntos	6
3º.	Junio.	12 puntos	4
4º.	Abril, Mayo.	8 puntos	4
5º.	Diciembre.	6 puntos	6
6º.	Enero, Febrero, Octubre, Noviembre.	0 puntos	0

Independientemente de las puntuaciones, el jueves, viernes, sábado y domingo de la Semana Santa se computarán a razón de un punto por día, y de Nochebuena, Navidad, 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 a que corresponde y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de punto, se tomará el más próximo por defecto si la fracción es menor o igual de 0,5 puntos, o por exceso si la fracción es de 0,51 o mayor.

Al tripulante que disfrute de un período de vacaciones con carácter forzoso, no le serán de aplicación los puntos que se establecen en el apartado para dicho período.

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

Si se eligen en dos períodos de quince o más días, los puntos que se devenguen en cada período no son acumulables parcialmente y se computará a final de año.

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

Los tripulantes que cambien de grupo o especialidad o flota, arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

Peticiones. Entre el primero y quince de Octubre, las flotas publicarán un cuadro en el que puedan hacer la solicitud de las vacaciones por cada uno de los tripulantes.

Los tripulantes que no las soliciten antes del treinta y uno de Octubre, se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

Asignación de turnos. Si un tripulante pasa de una flota a otra o cambia de grupo o especialidad durante uno de los períodos de vacaciones y no ha tenido ocasión de realizar peticiones para el mismo, se le considerará como si no hubiese contestado a esta petición.

No obstante, si hubiera un turno de vacaciones libre, por no haberlo solicitado ningún voluntario, durante este período podrán solicitarlo teniendo derecho al mismo, el mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo.

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

La concesión de los turnos se hará con arreglo al siguiente criterio:

Voluntarios. Para los turnos solicitados libremente por el tripulante, tendrá prioridad el de menor puntuación y, en caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga menor número de orden en el Escalafón Administrativo.

Forzosos. Para los turnos forzosos se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor.

En caso de tener el mismo número de puntos, se enviará al de mayor número de orden en el Escalafón Administrativo. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el período completo de vacaciones. Cuando los turnos sean forzosos, se podrán conceder en un período completo.

Art. 116.

ROTACIONES DE DESTACAMENTO, RESIDENCIAS Y DESTINOS.

a) Normas generales. Todo tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.

Cuando por razones técnicas impidan a un tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito por el Jefe de Flota.

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

Destacamento - 1 punto por mes
Residencia - 0,85 puntos por mes
Destino - 0,80 puntos por mes

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

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

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

Los totales estarán compuestos en la relación de tripulantes existentes en cada flota.

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

Los tripulantes que cambien de grupo o especialidad o flota, arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

c) Peticiones: Las flotas ofrecerán por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamento, residencia o destino disponible.

Los tripulantes que lo soliciten voluntariamente, harán llegar su petición al Jefe de Flota, como mínimo cinco días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

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

- Voluntario: Tendrán prioridad entre los que lo hayan solicitado, el de más baja puntuación y, en caso de ser ésta igual, el de menor número de orden en el Escalafón Técnico.

- Forzoso: Cuando un destacamento, Residencia o Destino no se cubre total o parcialmente con tripulantes que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con tripulantes enviados forzosos.

El turno será aplicado, dentro de cada flota, de mayor a menor número de orden dentro del Escalafón Técnico.

Cuando un tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la flota a que pertenezca.

Todo tripulante enviado forzoso, podrá cambiar su turno con otro tripulante, si ambos acceden, quedando obligado a ocupar su turno este último cuando le toque.

Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de la flota a que pertenezca a punto o puntos fuera de la base habitual, serán considerados como forzosos a los efectos de puntuación.

Los plazos de preaviso serán:

Destacamento	15 Días
Residencia	20 Días
Destino	40 Días.

CAPÍTULO OCTAVO

ATENCIÓNES SOCIALES Y VARIOS

Art. 117.

OBRAS SOCIALES.

La gestión de las Obras sociales se hará conjuntamente por la Empresa y la Representación de los Tripulantes técnicos.

Art. 118.

VESTUARIO.

La Compañía mantendrá las normas de este Acuerdo sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas para cada especialidad, pero se reserva la facultad de introducir cuantas modificaciones estime más adecuadas respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los tripulantes recibirán las prendas o bien, en sustitución las telas para la confección de las mismas, expresadas en el cuadro que se detalla seguidamente.

La confección podrá hacerse por los sastres designados por la Compañía o por los que el tripulante elija, en cuyo caso la Compañía facilitará a los tripulantes los vales por el precio total de la confección, fijado por los sastres designados por la Compañía.

Un uniforme de invierno con dos pantalones	1 año
Un uniforme de verano con dos pantalones	1 año
Ses Camisas de manga corta	1 año
Una chaqueta de punto azul marino	2 años
Un cinturón	2 años
Tres pares de zapatos (verano/invierno)	2 años
un par de botas (Oficial Técnico de Vuelo)	3 años
una gorra de uniforme	1 año
Ses pares de calcetines	1 año
Dos combatas negras	1 año
Dos juegos de hombreras	1 año
una gabardina azul con forro	3 años
Un impermeable con capucha (Oficial Técnico de Vuelo y Tripulantes DC-9 y B-737)	1 año
Una maleta grande (con ruedas)	5 años
Un maletín pequeño	3 años
Una cartera de navegación	3 años

Art. 119.

COMIDAS A BORDO.

Para evitar retrasos innecesarios, la Compañía facilitará a bordo comidas y desayunos a los Tripulantes y habilitará los medios y personas necesarios a fin de que las mismas estén dispuestas, de forma que puedan efectuarse normalmente, bien sea en vuelo o en las escalas.

En la confección de los menús, tanto para comidas a bordo como en tierra, participará la Comisión de Interpretación del presen-

te Acuerdo, que dará su visto bueno, así como su tiempo de permanencia a bordo.

TRANSPORTES.

La Compañía compensará a los Tripulantes por los gastos en los que incurran por su traslado en los trayectos Ciudad-Aeropuerto-Ciudad.

Los percances que con ocasión del transporte, al iniciar un servicio los Tripulantes Técnicos, den lugar a retrasos en su presentación, en ningún caso se considerará falta de puntualidad.

El transporte de los tripulantes, carteras y equipajes dentro del recinto de los Aeropuertos, será efectuado por la Compañía.

La Empresa gestionará para los Tripulantes técnicos un lugar adecuado donde estacionar sus vehículos mientras estén ausentes de su base por razones de servicio.

Art. 121.

ACCIDENTES EN ITINERE.

La Compañía a los efectos de consideración de accidente en itinere, reconoce a los tripulantes que éstos pueden utilizar, por su cuenta, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa.

Art. 122.

BAJA POR INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA.

Se continuará manteniendo la ayuda a los Tripulantes Técnicos que se encuentre en la situación de incapacidad laboral transitoria acordada por la Seguridad Social, consistente en el abono con cargo a la Compañía, hasta un tiempo máximo de dos meses, de la diferencia, en su caso, entre las prestaciones de la Seguridad Social y la cantidad global que resulte del mínimo mensual.

Art. 123.

ENFERMEDAD FUERA DE BASE.

Para los Tripulantes Técnicos que se hallen en situación de servicio, destacamento, residencia o destino, fuera del territorio español y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate, en virtud de Acuerdo firmado entre los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los Tripulantes y sus familiares.

Los servicios médicos de la Compañía podrán decidir el traslado a la base principal, siempre que estén de acuerdo los facultativos del país donde se halla el enfermo y el propio interesado o familiar más cercano, siendo por cuenta de la Empresa los gastos del traslado.

En caso de decidir el no traslado la Empresa proporcionará a su esposa y/o familiares en primer grado, el número máximo de dos, a solicitud de ellos, pasaje de ida y vuelta con reserva de plaza hasta el lugar donde se encuentre el Tripulante. Serán a cargo de la Compañía los gastos de hotel y manutención de las mismas condiciones establecidas para el tripulante de que se trate. Este mismo criterio será de aplicación cuando el hecho ocurra en territorio nacional y esté hospitalizado el Tripulante.

Para conocimiento y uso en caso de necesidad de cada Tripulante, la Compañía hará llegar a cada usuario relación de aquellos países donde exista Convenio en materia de Seguridad Social.

Art. 124.

TRASLADO DE CADÁVERES.

En caso de fallecimiento de un Tripulante en servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado, o lugar donde designen los familiares.

Se hace extensiva a los familiares del Tripulante Técnico que le acompañen en las situaciones expresadas en el Art. anterior de este Acuerdo, tanto para territorio nacional ó extranjero.

Art. 125.

EDAD DE RETIRO.

La edad límite de retiro de los tripulantes y personal de vuelo en tierra será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil, u órgano competente para ello.

En los casos en que no esté establecida esta edad, se entenderá fijada a los sesenta años.

Lo dispuesto en este Artículo es completamente independiente de las condiciones que deban cumplir los Tripulantes para el disfrute de las prestaciones a la Seguridad Social, conforme a las disposiciones vigentes.

El retiro voluntario será a partir de los cincuenta y cinco años.

La Compañía abonará todas las cotizaciones de Empresa y Empleado de la Seguridad Social desde el momento de producirse el retiro, tanto voluntario como forzoso, hasta el de la jubilación establecida por la Seguridad Social.

Art. 126.

INSTITUCION DE PREVISION SOCIAL LORETO.

Se mantendrá a cargo de la Compañía las aportaciones voluntarias de las cotizaciones del Seguro Colectivo y Fondo Social de Vuelo del Montepío de Loreto en la cuantía y forma que viene haciendo hasta ahora.

La Compañía, ante el propósito de los Pilotos de constituir su propia Mutualidad y gestionar prestaciones en el marco de un nuevo Fondo Mutuel, manifiesta su actitud de imparcialidad en el contencioso existente entre los Pilotos y el Montepío de Loreto y su voluntad de trasladar sus obligaciones por esta material al nuevo Fondo en el caso de que se resolvieran las actuales relaciones entre los Pilotos y el Montepío Loreto, sin perjuicio de lo previsto en el párrafo anterior respecto de la cuantía y forma de las aportaciones.

Art. 127.

FONDO A.

Sigue en funcionamiento el Fondo A, en el cual participará al cincuenta por ciento la Empresa y el Personal Técnico de Vuelo, cuya financiación, administración y finalidad constan en los correspondientes Estatutos.

Art. 128.

ACCIDENTES DERIVADOS DEL EJERCICIO PROFESIONAL.

La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la tripulación y/o terceros

que por accidentes derivados de la conducción de la aeronave, sin perjuicio de las sanciones que correspondiesen al Tripulante con arreglo a las disposiciones vigentes.

En caso de que un tercero actúe contra los Tripulantes de la aeronave por accidentes derivados de accidentes ocurridos en la conducción de una aeronave, la Empresa reembolsará al Tripulante las sumas a cuyo pago haya sido condenado, igual proceder se aplicará en el supuesto de que sumas deban ser pagadas por los causantes del tripulante.

Para que la cláusula anterior sea aplicable, el tripulante deberá informar a la Empresa tan pronto conozca la existencia de la reclamación, acompañando toda la documentación en la que conste que se le demanda por un accidente o incidente.

En los supuestos anteriores, la Empresa deberá asumir a su cargo la defensa de los derechos del Tripulante o de sus causantes para lo que aquel o éstos se obligan a otorgar poder a las personas que la Compañía designe y a litigar bajo la dirección del Letrado ó Letrados nombrados por la misma.

La Empresa no interrogará a los Tripulantes antes de que hayan transcurrido setenta y dos horas desde el accidente o incidente y esté presente un Delegado de su correspondiente Sindicato.

Art. 129.

BILLETES GRATUITOS PARA FAMILIARES

La Compañía facilitará billetes gratuitos, sujetos a plaza y en aviones de SPANTAX, S.A., a los familiares de primer grado de los Tripulantes Técnicos que se encuentren fijos en plantilla, siempre que no exista prohibición por parte de la agencia contratadora o de las autoridades pertinentes. Anualmente se facilitarían dos billetes de ida y vuelta en las mismas condiciones, para el desplazamiento de una persona de su servicio doméstico.

Se designará el orden de preferencia absoluta de dichos billetes, teniendo en cuenta los motivos especiales o de emergencia que en cada caso concurren (fallecimiento, enfermedad grave, accidente, viaje nupcial, vacaciones anuales, cuando el Tripulante Técnico por razones de servicio debe pasar fuera de su base Nochebuena y/o Nochevieja, etc.)

Art. 130.

BILLETES TRIPULANTES TECNICOS

SPANTAX, S.A. facilitará a los Tripulantes Técnicos que lo soliciten por motivos justificados una carta, a fin de que éstos puedan gestionar billetes gratuitos o con descuento en Compañías Nacionales o Extranjeras.

Art. 130 A

ALOJAMIENTO.

La contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las tripulaciones en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

La contratación de los hoteles, incluido el desayuno de tipo "Continental" o similar, siempre que el horario del servicio del hotel lo permita, se hará directamente por la Compañía, a cuyo cargo correrá el abono de estos conceptos.

El hotel está seleccionado por acuerdo entre la Compañía y la Representación de los Tripulantes Técnicos.

Los Tripulantes serán alojados individualmente en hoteles de la categoría de cuatro estrellas o superior, o su equivalente en el extranjero, con el fin de garantizar un buen descanso.

Cuando el tiempo entre dos vuelos sea de cuatro horas o más, el tripulante dispondrá de habitación en hotel.

En aquellos vuelos con destino a lugares donde no haya sido seleccionado el alojamiento entre la Compañía y la representación de los Tripulantes Técnicos, el Comandante antes de iniciar el vuelo, deberá conocer, disponer de la reserva correspondiente y dar su visto bueno al alojamiento donde la tripulación efectuará el descanso.

CAPITULO NOVENO

REPRESENTACION DE LOS TRIPULANTES TECNICOS/COMISION DE INTERPRETACION

Art. 131.

La Empresa reconoce el funcionamiento y personalidad de las Secciones Sindicales de SEPLA, y de SEDTV en los términos que en su día se pactaron en los respectivos documentos de reconocimiento sindical, a los efectos contenidos en el presente Acuerdo y en el Estatuto de los Trabajadores y Ley Orgánica de Libertad Sindical.

Estos Sindicatos notificarán la designación y variaciones de los delegados Sindicales del mismo.

Dichos Delegados Sindicales gozarán de las mismas garantías y facilidades que los miembros del Comité de Empresa, en los términos que reconoce la legislación vigente y modificaciones futuras en la materia.

En el caso de que los Delegados de SEPLA y SEDTV ostentaran cargos representativos sindicales de carácter nacional, o hubieran afiliados a los mismos en dicha circunstancia, la Empresa facilitará su asistencia y desplazamiento, dentro de sus posibilidades, a las reuniones de los órganos rectores a los que pertenezcan, estando los mismos obligados a notificar a la Empresa su asistencia a tales reuniones con antelación necesaria, para que ésta pueda adoptar las previsiones o suplencias convenientes que garanticen el normal funcionamiento de las actividades.

Igualmente, la Empresa facilitará la asistencia en los términos contenidos en el párrafo anterior, de los Representantes Sindicales de SEPLA y SEDTV que fueren oficialmente convocados por razón de su cargo o similar, a reuniones internacionales de las Organizaciones Sindicales Supranacionales de los Tripulantes Técnicos. El número de Delegados será proporcional.

Art. 132.

Son funciones de la Sección Sindical:

1. Difundir toda clase de avisos y comunicaciones de su Sindicato antes o después del horario de trabajo.
2. Convocar Asambleas en los locales que a este fin disponga la Empresa, sin otro requisito que la previa notificación, con una antelación mínima de cinco días.

Las Asambleas tendrán lugar, en todo caso, fuera de la jornada de trabajo, responsabilizándose del orden de las mismas los propios Delegados.

Cuando por necesidades de la buena marcha de los servicios, y por insuficiencia de los locales ó por cualquier otra circunstancia no pueda reunirse simultáneamente a toda la plantilla de Personal Técnico de Vuelo, sin perjuicio o alternación en el normal desarrollo de la actividad de la Empresa, se celebrarán las reuniones necesarias parciales, teniendo la consideración de una sóla.

Art. 132 A.

Conjuntamente con la Representación de la Empresa, en los casos que la materia lo precise, dichos Representantes Sindicales

tendrán las siguientes funciones, que ejercerán, si fuera necesario, separadamente en cada grupo profesional.

1. Informar y ser previamente informados de cuantas medidas acepten directamente a los Tripulantes Técnicos, y especialmente de aquellas que pudieran adoptarse sobre
 - Reestructuración de plantilla y expediente de regulación de empleo.
 - Fusiones y absorciones de Empresa.
 - Despidos.
 - Sanciones por faltas graves.
 - Traslado y desplazamiento de los centros de trabajo.
 2. Igualmente ser informados en caso de suspensión de pagos y quiebra.
 3. La información y vigilancia en la aplicación de cuanto se refiere a:
 - Elaboración de turnos de vacaciones.
 - La elaboración de turnos de destacamentos, residencia y destino o cualquier modificación de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión de Interpretación.
 - Participación en las comisiones encargadas de vigilar la concesión de beneficios sociales.
 - Vigilancia de las calidades de vestuario de los Tripulantes Técnicos para determinar si los plazos de duración de las prendas adquiridas son los adecuados y si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.
 - Elaboración de estudios y documentos que sin interferir las facultades de la Autoridad Laboral, Compañía o Entidad Representativa de los Tripulantes Técnicos, puedan ser elevadas para su consideración, por el órgano competente.
 - Participación en las comisiones que se establezcan sobre Seguridad, Higiene en el trabajo de su ámbito y de acuerdo con la normativa vigente al efecto.
 4. Establecimiento de las transformaciones que puedan efectuarse en relación con lo establecido en el Acuerdo, sobre la materia de readaptación de Tripulantes Técnicos.
 5. La determinación en cada caso, de las condiciones en que deben producirse los supuestos contemplados en el Acuerdo, referidos a la Banalización.
 6. El establecimiento de las condiciones y pruebas de ingreso de las Tripulaciones Técnicas y la presencia en los exámenes y reuniones de los Tribunales designados por la Dirección de la Empresa, con la finalidad de evaluar los resultados de las pruebas o exámenes de los mismos.
 7. La información con una antelación mínima de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación de las pruebas de Progresión y Promoción y de las modificaciones que puedan establecerse en relación con las mismas, y así mismo, la presencia en los exámenes y reuniones de los Tribunales designados por la Dirección de la Empresa para evaluar dichas pruebas o exámenes.
- Lo establecido en este apartado y el anterior se entiende referido a cada grupo profesional.
8. La vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales.
 9. Participación en las comisiones acordadas de vigilar la concesión de becas.
 10. Proponer a la Empresa, cuantas medidas se consideren adecuadas en materia de ordenación de la programación o de mejoras de la programación de vuelos, especialmente en aquellos

aspectos relacionados con la seguridad, legalidad é economía de las operaciones y con la utilización óptima de las tripulaciones. A estos efectos, la intervención se hará a través de la Dirección de Operaciones.

11. Ser informados de las nuevas contrataciones y las fórmulas utilizadas al efecto por la Empresa, para nuevos ingresos de Tripulantes Técnicos, y especialmente, de las condiciones contractuales en que se produzcan.
12. Todas aquellas funciones que en el articulado del presente Acuerdo se establece para la Representación de los Tripulantes Técnicos y aquellas que puedan ser pagadas por la misma y la Empresa.
13. La Compañía facilitará información económica suficiente a la Representación de los Tripulantes Técnicos, en la forma y condiciones establecidas por la normativa vigente. A fin de ponderar y clarificar válidamente ambas partes la evolución de los costes salariales de la Compañía, ésta presentará a la Representación de los Tripulantes Técnicos la documentación precisa sobre la situación y evolución de las retribuciones salariales.
14. Conjuntamente la Empresa y los Tripulantes Técnicos se comprometen a repartir equitativamente la carga de trabajo entre todos los Tripulantes, de tal manera que se distribuyan, en la medida de lo posible, por igual, actividades, horas de vuelo, días libres, etc., entre los Tripulantes dentro de cada base y flota, debiendo la Compañía, subsanar las desviaciones producidas en la programación de un mes para otro. A tal efecto, la Dirección de Operaciones, facilitará la información que le sea solicitada.
15. Todo aquello relacionado con la vigilancia y aplicación del Acuerdo.
16. Materias afectadas por el Acuerdo en las cuales exista, sin embargo, lagunas legales o convencionales para su desarrollo.

Art. 133.

La Compañía, a lo largo de la vigencia del presente Acuerdo y en colaboración con la Representación de los Tripulantes Técnicos, estudiará la posibilidad del funcionamiento de su sistema de ayuda crediticia, al objeto de que los tripulantes cuenten con el aval económico que necesitan, en los términos que puedan ser plenamente satisfactorios para ambas partes.

Art. 134.

Se informará a la Representación de Tripulantes Técnicos cualquier disposición complementaria que, en orden al control de los servicios médicos de la Compañía, pueda determinarse.

Art. 135.

COMISION DE INTERPRETACION.

Con el fin de vigilar, aplicar y hacer efectivo el Acuerdo con la mayor equidad posible, funcionará en el seno de la Compañía, una Comisión de Interpretación, compuesta con igual número de Representantes de la Empresa y de los Tripulantes Técnicos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

A efectos de la Representación de los Tripulantes Técnicos se establece que cada Sindicato podrá nombrar a un representante por cada veinte afiliados o fracción, no siendo nunca superior a tres por cada Sindicato y preferentemente entre los que intervinieron en la deliberación del Acuerdo, en el ámbito profesional de su respectiva representación.

Los Representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por esta.

La Comisión de Interpretación reunirá mensualmente y ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Acuerdo y su competencia es interpretar las formas del mismo, sin perjuicio de la competencia de las Comisiones Laborales y de lo establecido en el presente Acuerdo.

CAPITULO DECIMO

RETRIBUCIONES

Art. 136.

CONCEPTOS RETRIBUTIVOS.

Los Tripulantes Técnicos de la Compañía estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas

1. Sueldo mínimo mensual
2. Gratificaciones extraordinarias.

b) Retribuciones variables

1. Prima por razón de viaje
2. Primes por actividad
3. Imaginaria o Retén
4. Cursos y comisión de servicio
5. Dietas
6. Vuelos en situación
7. Inspecciones prevuelo.

c) Otras retribuciones económicas:

1. Prima de responsabilidad
2. Compensación por desplazamiento
3. Indemnización por traslado.

d) Integración a la familia.

Art. 137.

SUELDO MÍNIMO MENSUAL.

Los sueldos mínimos mensuales de cada grupo, y en su caso, especificados, son los expresados en el Anexo 1, Tablas A, B y C que incluye los antiguos sueldos bases antigüedad, prima por razón de viaje (50 horas), residencia en islas y gastos de bolsillo.

Art. 138.

GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS.

Los Tripulantes técnicos percibirán los días 23 de Junio y 23 de Diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, una gratificación que corresponderá al sueldo mínimo mensual, más la Prima de Responsabilidad o Prima de Experiencia tipo, si procede.

Art. 139.

PRIMA POR RAZON DE VIAJE.

Los Tripulantes percibirán en concepto de prima horaria por razón de viaje, las cantidades siguientes:

- a) De la 61 a la 80 hora, la cantidad que se especifica en las tablas A, B y C del Anexo 1, según su grupo, especialidad y nivel correspondiente.
- b) De la 81 a la 90 hora, el 150% de la cantidad a que se refiere el apartado a).
- c) De la 91 hora en adelante, el 175% de la cantidad a que se refiere el apartado a).

- d) En los vuelos de prueba, se incrementará en un 100% la prima horaria del apartado b) fuera del mínimo mensual.
- e) En los vuelos ferry con tres motores para los de cuatro y dos para los de tres, se incrementará en un 200% la prima horaria del apartado b) fuera del mínimo mensual.

Art. 140.

PRIMA POR ACTIVIDAD

El tripulante percibirá en concepto de actividad, la cantidad que se especifica en el Anexo 1, tablas A, B y C, según su grupo, nivel y en su caso especialidad, según los siguientes grupos:

- A) El exceso de 167 horas de actividad, a la cantidad especificada en dicha tabla.
- B) El exceso de actividad normal en un servicio, al 150% de la cantidad correspondiente al apartado A.
- C) La diferencia entre del descanso mínimo y básico, al 150% de la cantidad a la que se refiere el apartado B.
- D) Cuando no se realice el descanso mínimo, toda la actividad a partir de este descanso al 200% de la cantidad a la que se refiere el apartado B.
- E) Las horas de actividad nocturna efectuada, al 50% de la cantidad correspondiente al apartado A.

Toda actividad computada en cualquiera de los grupos interiores, se reflejará en la columna de Actividad Normal.

Un vuelo mixto se considerará, a efectos económicos, como si todo él fuese de la categoría cuyo número de etapas sea superior. En caso de igualdad, se considerará el de menor duración, excepto si el servicio es largo y corto, que se considerará medio.

Los vuelos con dos tripulantes se consideraran a efectos económicos como cortos.

Art. 141.

IMAGINARIA Y RETEN.

A efectos económicos, las imaginarias se remunerarán como sigue:

- a) En los locales fijados por la Compañía, se computará seis horas de vuelo.
- b) Fuera de los locales fijados por la Compañía y en base, se computará dos horas de vuelo.
- c) Fuera de los locales fijados por la Compañía y fuera de base, se computará tres horas de vuelo.
- d) Cuando se combinen las situaciones a) y b) ó c), se hará el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará el devengo que corresponda.

Por el servicio de Reten se computará el 50% del servicio de imaginaria, según los casos.

Estos conceptos económicos se devengarán independientemente de sea cual fuere la duración del servicio de vuelo para el que sean asignados.

Art. 142.

CURSOS Y COMISIONES DE SERVICIO.

A efectos económicos, los tripulantes en estas situaciones, percibirán los conceptos que les correspondan o los enumerados

como conceptos retributivos, o la parte alícuota correspondiente por el número de días permanecidos en esta situación.

Las horas de simulador en verificación de competencia, se computarán como horas de vuelo.

Los tripulantes, en cualquiera de las situaciones a las que se refiere este Artículo, percibirán las dietas nacionales, internacionales y complemento de dietas internacionales que les corresponde.

En cualquier caso se computará ocho horas de actividad como mínimo.

Art. 143.

DIETA.

Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de base.

La cuantía de la dieta está calculada para cubrir básicamente los conceptos de alimentación diaria.

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

La Compañía abonará los gastos justificados por los Comandantes o persona más caracterizada, cuando los gastos en los países correspondientes superen el valor de la dieta establecida.

Art. 144.

CLASES DE DIETA.

Las dietas se dividen en nacionales, complemento de dieta nacional, internacional y complemento de dieta internacional, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero y abonados en los valores siguientes:

Dieta Nacional	4.000 Pts.
Complemento Dieta Nacional	4.800 Pts.
Dieta Internacional	68,50 US\$
Complemento Dieta Internacional	4.000 Pts.

Art. 145.

DIETAS EN SERIES DE SERVICIOS.

Cada día que el tripulante por necesidades del servicio, deba permanecer fuera de su base o regreso de una serie de servicios (no en situación de Destacamento, Residencia o Destino), percibirá la dieta nacional o internacional de acuerdo con el siguiente horario:

Desde las 13.00 a las 18.00 horas	1 Dieta
Desde las 21.00 a las 23.00 horas	1 Dieta

Por día fuera de base, siempre que no se realice ningún vuelo, se abonará una hora de vuelo.

El importe de dietas se percibirá siempre con independencia de que se haya realizado el correspondiente suministro a bordo.

Art. 146.

COMPLEMENTO DE DIETA NACIONAL.

Cada día de servicio de vuelo que se realice, y para compensar los gastos que se realicen en las escalas, por cada ocho horas de actividad o fracción, se devengará medio complemento de Dieta Nacional.

Art. 147.

COMPLEMENTO DIETA INTERNACIONAL.

Como parte complementaria de la dieta especificada en el Art. 144 y para cubrir gastos extraordinarios de manutención o estancia en el extranjero no cubiertos por aquella, se devengará medio o un complemento de Dieta Internacional de acuerdo con los honorarios que se contemplan en el Art. 145.

Art. 148.

ANTICIPO DE DIETAS.

La Compañía entregará anticipo de dietas a los Tripulantes que así lo soliciten. El anticipo de dieta extranjera se proporcionará en dólares USA ó en la moneda del país donde se espere efectuar el gasto. El anticipo de dichas dietas se proporcionará en la Oficina Central de Palma, Delegación de Las Palmas ó Aeropuerto de Tenerife, ó en las oficinas del Aeropuerto de Palma cuando no sea posible lo anterior.

Art. 149.

TRASLADOS EN SITUACION.

En los traslados en situación para iniciar un servicio ó regresar a base, el Tripulante devengará:

- a) El 50% del tiempo de vuelo, como horas de vuelo.
- b) El 100% de la actividad.
- c) El complemento de Dieta Nacional correspondiente.

Art. 150.

INSPECCIONES PRE-VUELO.

Por cada inspección pre-vuelo que se efectúe en Aeropuertos que no haya servicio de Mantenimiento propio ó contratado, el Tripulante que lo realice percibirá 3.500,- Ptas.

Art. 151.

PRIMA DE RESPONSABILIDAD.

Los Primeros Pilotos, siempre que desempeñen la función de Comandante, percibirán por este concepto y de acuerdo con el tipo de avión, las siguientes cantidades:

wide-Body.	125.000 Ptas.
DC-8.	100.000 Ptas.
B-737/DC-9.	80.000 Ptas.

Dichas cantidades se abonarán en catorce pagas al año.

Los primeros Pilotos que hayan desempeñado funciones de Comandante y que pasen a realizar funciones de Copiloto, percibirán un 20% del total de la responsabilidad que percibió en el último avión que desempeñó tal función de Comandante, por cada año o fracción en que ha desempeñado funciones de Comandante en la Compañía, sin que el total a percibir pueda ser nunca superior al importe en pesetas de la Prima de Responsabilidad Única recibida.

Art. 152.

GRATIFICACION POR DESTACAMENTO.

Los Tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación la cantidad diaria que corresponde a una dieta.

En el caso de que se prevea que se vá a cumplir el tiempo máximo en esta situación, se abonará el cien por cien del importe total del vehículo propio previa presentación de la factura. Los gastos de Seguro e Importación correrán a cargo del interesado.

Art. 153.

GRATIFICACION POR RESIDENCIA.

La gratificación por Residencia será igual al 85% de la que correspondiera por Destacamento.

Art. 154.

GRATIFICACION POR DESTINO.

La gratificación de Destino será igual al 60% de la que correspondiera por Destacamento.

Art. 155.

INDENIZACION POR CAMBIO DE RESIDENCIA O DESTINO.

En los traslados por necesidades de servicio, se abonarán al Tripulante las cantidades siguientes:

- En concepto de indemnización por una sólo vez, la cantidad equivalente a dos mínimos mensuales.
- Los gastos de traslado del Tripulante y familia que vive a su cargo, previa justificación de los mismos.
- Traslado de muebles y enseres del interesado, ocupandose la Compañía de la gestión de dicho traslado (seguros, importaciones a cargo del interesado).

Art. 156.

ALTERACIONES EN LOS TIEMPOS DE DESTACAMENTO, RESIDENCIA O DESTINO.

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia ó destino, no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Tripulante percibirá la compensación que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento, siempre que sea motivado por necesidades del servicio.

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino, no se lleguen a alcanzar los plazos de tiempo mínimo previsto, por causas especialmente imputables al tripulante, éste percibirá únicamente como compensación las cantidades reales ya percibidas.

Con independencia de lo establecido en el párrafo 1º de este Artículo, cuando la alteración de los plazos previstos, tanto por exceso como por defecto, tenga lugar por causas imputables a la Compañía o por necesidades del servicio, el tripulante recibirá el equivalente a un mínimo mensual garantizado como indemnización por una sólo vez en cada desplazamiento. Sin perjuicio de que en caso de incumplirse los plazos por excederse los máximos establecidos, el tripulante perciba mensual y mensualmente en el futuro la gratificación que corresponda a su nueva situación.

Art. 157.

PROTECCION A LA FAMILIA.

Se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social y cualquier otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

Art. 158.

LICENCIA RETRIBUIDA.

El tripulante en situación de licencia retribuida percibirá el sueldo mínimo mensual, o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 159.

VACACIONES.

Durante las vacaciones reglamentarias, el tripulante percibirá, además del sueldo mínimo mensual según su grupo, especialidad o nivel, la prima de responsabilidad ó experiencia, en los casos que proceda.

A efectos de retribución, el pago de vacaciones será por cómputo diario, abonándose al tripulante por cada día 1/30 de la remuneración mensual que corresponda al pago de vacaciones.

Art. 160.

TRANSPORTES.

La Compañía abonará a los Tripulantes Técnicos por concepto de transporte en base, la siguiente cantidad:

En base Palma

10.000,- Pts.

En base Canarias

15.000,- Pts.

En los desplazamientos fuera de base, en que la Compañía no provea medio de transporte, el importe de dicho traslado se reflejará en el parte de vuelo, para su abono correspondiente.

Art. 161.

PAGO DE HABERES

La liquidación correspondiente al sueldo mínimo mensual y a la Prima de Responsabilidad si corresponde, se efectuará al día primero del mes siguiente. El resto de los conceptos se abonará el día 12 del mes siguiente.

Art. 162.

ANTICIPOS A CUENTA.

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

ANEXO I

PRIMEROS PILOTOS

TABLA "A" 1987

	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo mínimo mensual	491.786	466.119	442.188	419.894	399.146	379.854	361.938	345.319	329.923
Hora vuelo de 61 a 80	4.560	4.302	4.059	3.830	3.614	3.410	3.217	3.035	2.864
Hora de actividad bloque A	1.669	1.517	1.380	1.295	1.210	1.123	985	948	863

SEGUNDOS PILOTOS

TABLA "B" 1987

	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo mínimo mensual	329.923	302.531	285.406	269.251	254.010	239.633	226.069
Hora vuelo de 61 a 80	2.864	2.754	2.649	2.548	2.450	2.356	2.266
Hora de actividad bloque A	1.184	1.038	967	897	828	760	690

OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO

TABLA "C" 1987

	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo mínimo mensual	411.497	395.038	379.237	364.068	345.865	325.114	292.603	257.491	221.443
Hora vuelo de 61 a 80	3.477	3.304	3.139	2.983	2.885	2.471	2.328	2.239	2.153
Hora actividad bloque A	1.251	1.137	1.035	971	907	840	777	713	647

La Comisión Negociadora, a la vista de las dificultades que entraña la aplicación de la forma de pago de haberes, en principio convenida, ha acordado modificarla en los siguientes términos y establecer, de acuerdo con la Dirección de la Compañía, el siguiente calendario de pagos:

12 de Junio de 1987

Abono haberes de Mayo, según sistema del antiguo Convenio.

22 de Junio de 1987

Pago extra sistema nuevo Convenio.

30 de Junio de 1987

Conceptos fijos de Junio, según nuevo Convenio.

15 de Julio de 1987

Atrasos de los conceptos fijos por aplicación del Convenio de los meses de Enero, Febrero, Marzo, Abril y Mayo.

30 de Julio de 1987

Abono fijos de Julio y variables correspondientes a Junio.

De esta fecha en adelante, el pago de haberes se hará igual: El 30 de cada mes se abonarán los conceptos fijos correspondientes al mes en curso y los variables del mes anterior.

La percepción de los atrasos a que se refiere el presente Anexo se supedita a que en la fecha del devengo pactado, el perceptor mantenga en vigor su relación laboral con la empresa, no haya comunicado a dicha empresa su intención de cese en la misma y se encuentre en servicio activo.

Y en prueba de conformidad con todo lo anteriormente expuesto, se firma el presente acuerdo que queda incorporado al texto del Convenio como Anexo al mismo, quedando anulados todos los anteriores acuerdos suscritos sobre la materia, y en especial el Art. 161 del Convenio.

En Palma, a 23 de Junio de mil novecientos ochenta y siete.

Siendo las 17:30 horas del día de la fecha, se reúnen la compañía SPANTAX, S.A. representada por D. Julio Fernández Pulgar, y la Sección Sindical de la Unión General de Trabajadores (vuelo) en dicha empresa, representada por D. José Ramón Alonso Martínez, adoptándose entre ambas partes los siguientes acuerdos:

Primero. La Sección Sindical de U.G.T. en SPANTAX, acepta y hace suyo el total contenido del Convenio Colectivo suscrito entre dicha compañía y las Secciones Sindicales de SEPLA y SECTV en la misma, con vigencia a partir del 1 de Enero de 1987, copia de cuyo texto se adjunta a la presente debidamente firmada por las partes.

Segundo. Ambas partes acuerdan remitir el presente acuerdo a la autoridad laboral, a los efectos pertinentes.

Así lo acuerdan ambas partes en el lugar y fecha arriba indicados.

22895 RESOLUCION de 21 de septiembre de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo de la Caja de Ahorros de Navarra (anexo al IV Convenio Colectivo).

Visto el texto del Convenio Colectivo de la Caja de Ahorros de Navarra (anexo al IV Convenio Colectivo), que fue suscrito con fecha 3 de junio de 1987, de una parte, por miembros del Comité de Empresa de la citada Entidad, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General 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, 21 de septiembre de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

ANEXO DEL IV CONVENIO COLECTIVO DE LA CAJA DE AHORROS DE NAVARRA

De conformidad con el párrafo 2.º del artículo 16 del IV Convenio Colectivo de la Caja de Ahorros de Navarra (Resolución de 6 de abril de 1984, «Boletín Oficial del Estado» número 189, de 8 de agosto), la Comisión Negociadora de dicho Convenio acuerda como anexo al mismo, en relación con los empleados ingresados en la Institución a partir del día 8 de agosto de 1984 y con el fin de que perciban prestaciones complementarias a las que les otorgue en su día la Seguridad Social, a que se refiere dicho artículo 16, lo siguiente:

a) La Caja de Ahorros de Navarra aportará anualmente la cantidad de 60.000 pesetas por empleado ingresado a partir del 8 de agosto de 1984.

b) La cuantía indicada en el apartado anterior podrá ser objeto de revisión en futuros Convenios Colectivos o en sus revisiones económicas, no obstante, esta cantidad se revisará, al menos, en el mismo porcentaje de incremento que se pacte para el sueldo base en el V Convenio Colectivo.

c) Dichas aportaciones, o las que resulten de futuras revisiones, se destinarán a un Fondo de Pensiones que se acomodará, cuando entre en vigor, a la Ley de Fondos de Pensiones y a su normativa de desarrollo, de tal forma que tenga la consideración de gasto deducible en el Impuesto sobre Sociedades.

En prueba de conformidad, ambas partes, lo firman en Pamplona a 3 de junio de 1987.

22896 RESOLUCION de 21 de septiembre de 1987, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la publicación del Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima», y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros (revisión salarial año 1987)

Visto el texto del Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima» y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros (revisión salarial año 1987), que fue suscrito con fecha 31 de julio de 1987, de una parte, por miembros del Comité de Empresa del colectivo laboral afectado, en representación de los trabajadores, y de otra, por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, de la Ley 8/1980, de 10 de marzo, del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de Trabajo.

Esta Dirección General 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, 21 de septiembre de 1987.—El Director general, Carlos Navarro López.

Acuerdo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima» y sus Tripulantes de Cabina de Pasajeros, para la revisión salarial 1987 prevista en el IX Convenio Colectivo

Asistentes:

En representación de la Dirección:

Don Agustín Beltrán Bautista.
Doña Ana Aguinaga García.
Doña Fuensanta Fajardo Martín.
Doña Beatriz Gatell Poblador.

En representación de los trabajadores:

Doña Helena Fernández-Coppel.
Don José Ortega Quesada.
Doña Carmen Sevilla Martínez.
Doña Angeles Monjas Revilla (Asesora).
Don Pedro Sarmiento Arriaga.
Doña Angeles Berenguer Berenguer.
Don Manuel Atienza Artigas (Asesor).
Doña Ana Cuesta Pedraz.

En Madrid, siendo las trece treinta horas del día 31 de julio de 1987, y en la Dirección de Personal y Relaciones Laborales, se reúnen las personas anteriormente relacionadas, miembros de la Comisión Negociadora para la revisión salarial de 1987 prevista en el IX Convenio Colectivo, en representación de la Dirección de «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima» y la de los Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Ambas partes se ratifican en el conocimiento recíproco de su capacidad y legitimación negociadoras y, por consiguiente, se reconocen como interlocutores válidos para la presente negociación.

En uso de las atribuciones que por la representatividad citada les están concedidas, ambas partes acuerdan lo siguiente:

1.º Se reconoce al presente documento el carácter formal de acuerdo, para la revisión salarial 1987, prevista en el IX Convenio Colectivo entre «Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima» y su personal Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

2.º Los puntos concretos que en este documento se especifican sustituyen a los vigentes en 31 de diciembre de 1986, integrándose, con las efectividades que en los mismos se determinan, en el vigente Convenio Colectivo.

3.º Con efectividad de 1 de enero de 1987 regirán las tablas salariales que se adjuntan como anexo 1.