

8419 *RESOLUCION de 17 de marzo de 1992, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del Convenio Colectivo entre «Viva Air Líneas Aéreas» y sus Tripulantes Pilotos.*

Visto el texto del II Convenio Colectivo entre «Viva Air Líneas Aéreas» y sus Tripulantes Pilotos que fue suscrito con fecha 21 de enero de 1992, de una parte, por miembros del Comité de Empresa de la citada Compañía aérea, en representación del colectivo laboral afectado, 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, 17 de marzo de 1992.-La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

II CONVENIO COLECTIVO DE LOS PILOTOS DE LA COMPAÑÍA VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S. A.

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1.- AMBITO TERRITORIAL

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

ARTICULO 2.- AMBITO PERSONAL

Este Convenio afecta a todos los Pilotos de plantilla de VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A., en las situaciones contempladas en el mismo.

ARTICULO 3.- AMBITO TEMPORAL

El presente Convenio entrará en vigor a partir de la fecha de su firma, aún cuando los efectos económicos se aplicarán desde el 1 de Enero de 1.992, y prolongará su vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1.993, excepto para los conceptos y materias para los que se señale otra vigencia distinta.

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

ARTICULO 4.- REVISION SALARIAL

En materia de revisión salarial se aplicará, para cada año, con efecto 1 de Enero el IPC previsto con carácter provisional por el Gobierno. En caso de que el IPC real superase dicha cifra prevista, se aplicará la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos (incluida la dieta de vuelo).

Para el año 1993 el incremento en tabla (incluida la dieta de vuelo) desde el 1 de Enero será el IPC previsto con carácter provisional por el Ministerio de Economía y Hacienda. Una vez conocido el IPC real correspondiente al año 1.992 se procederá a la regularización que corresponda.

ARTICULO 5.- COMPENSACION Y ABSORCION

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

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

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

ARTICULO 6.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

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

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

ARTICULO 7.- INTERPRETACION

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia en cuestión a la Comisión de Interpretación que deberá emitir resolución sobre el asunto de que se trate, aplicando en caso de duda, el criterio favorable al trabajador.

ARTICULO 8.- COMISION INTERPRETACION

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

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

Esta Comisión ejercerá las funciones de interpretación del Convenio durante la vigencia del mismo y sus resoluciones tendrán carácter inmediato, salvo que ambas partes acuerden una fecha específica para su entrada en vigor.

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

ARTICULO 9.- NORMAS SUBSIDIARIAS

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

ARTICULO 10.- ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES

Si durante la vigencia del presente Convenio, sea cual fuere el medio legal utilizado, se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique un cambio de situación económica o de trabajo según Convenio, éste será objeto de revisión en las partes afectadas, por acuerdo de las dos Representaciones.

La entrada en servicio de nuevas aeronaves en Viva Air, de cualquier tipo, no permitirá la actividad por cuenta o en beneficio de VIVA de Comandantes provenientes de otras empresas, debiendo convocarse los cursos necesarios para la calificación de entre tipos Pilotos de la plantilla.

CAPITULO SEGUNDO

PRINCIPIOS INFORMADORES

ARTICULO 11.- SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑÍA

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

ARTICULO 12.- DEDICACION, TITULOS, PERICIA Y CONOCIMIENTOS

Los Pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponde por contrato

individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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

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

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

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

ARTICULO 13.- REGIMEN DE VIDA

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

ARTICULO 14.- PACTO DE PERMANENCIA EN LA EMPRESA

Si el Piloto, con cargo a la Empresa, realiza cursos de calificación, para cualquier tipo de avión, deberá permanecer como mínimo durante un período de dos años en la misma, antes de poder causar baja o solicitar excedencia voluntaria de acuerdo con la norma establecida en el presente Convenio. En caso contrario deberá indemnizar a la Empresa con una cantidad equivalente al importe total de los gastos sufragados por la Empresa para la realización de los cursos mencionados durante el primer año y del 50% de la citada cantidad durante el segundo año. Estos gastos serán debidamente relacionados y documentados (viajes, hotel, dietas, facturación del curso y gastos de instructores). Este régimen no será de aplicación a los cursos donde la asignación de flota tenga carácter forzoso. Con anterioridad al inicio del curso la Compañía informará de la previsión de gastos del curso al Piloto que lo solicite.

ARTICULO 15.- PACTO DE NO CONCURRENCIA

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

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

ARTICULO 16.- SERVICIOS A TERCEROS (BANALIZACION)

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

- En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a VIVA, VUELOS INTERNACIONALES DE VACACIONES, S.A., o en régimen de alquiler, "leasing", cesión o cooperación.
- En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios.
- No se podrán prestar estos servicios cuando el servicio a terceros suponga una intervención en un proceso de conflicto colectivo declarado.
- Las condiciones económicas que sean consecuencia de la realización de éstos servicios, y se refieran a la remuneración del trabajo, revertirán a los tripulantes si son superiores a las que vinieren percibiendo éstos.

No se entiende como banalización la operación que se realice para IBERIA o cualquier otra Compañía de pabellón nacional o extranjero, bajo contrato de flete, siempre y cuando los aviones sean titularidad de VIVA air. Estos serán aquellos que la Compañía tenga en posesión por cualquier medio o contrato jurídico o la propiedad.

Se entiende que la banalización tanto activa como pasiva tiene carácter excepcional, sin crear obligaciones y derechos fuera del contexto de la misma, y deberá limitarse en el tiempo cuanto sea posible.

ARTICULO 17.- LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS

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

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

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

CAPITULO TERCERO

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

ARTICULO 18.- ALCANCE DE LAS DEFINICIONES

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

ARTICULO 19.- TRIPULANTE

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

ARTICULO 20.- TRIPULANTE PILOTO

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

ARTICULO 21.- TRIPULACION

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

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

ARTICULO 22.- PILOTO

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

SECCION SEGUNDA: FUNCIONES

ARTICULO 23.- COMANDANTE

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

ARTICULO 24.- COPILOTO

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

CAPITULO CUARTO

CLASIFICACION

ARTICULO 25.- NIVELES RETRIBUTIVOS

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

Grupo:	Pilotos.
Nivel	O
	A
	B
	C
	D
	E
	F
	G
	H
	I

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

ARTICULO 26.- ANTIGUEDAD TECNICA Y ADMINISTRATIVA

A) Técnica

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

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

La Empresa fijará y publicará, antes del 31 de Diciembre de cada año, el "Escalañon de su personal de Vuelo".

B) Administrativa

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

CAPITULO QUINTO

INGRESO, PROMOCION Y PROGRESION

ARTICULO 27.- INGRESO

Cualquier ingreso de Pilotos en la Compañía, fuere cual fuere la causa y procedimiento del mismo, se efectuará a continuación del último Piloto del Escalañon y por el último nivel.

Su orden de prelación será el que fije la Dirección de Operaciones de VIVA AIR en el momento de considerarlos aptos en función de las calificaciones obtenidas, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba.

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

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

Durante este período tanto la Empresa como el Piloto podrán rescindir el Contrato de Trabajo, sin necesidad de preaviso y sin que ninguna de las partes tengan derecho a indemnización alguna, salvo lo establecido en el artículo 14 a efectos de indemnización por cursos recibidos por cuenta de la Empresa.

Una vez finalizado el período de prueba sin que ninguna de las partes haya rescindido con anterioridad el Contrato de Trabajo, el piloto adquiere la condición de fijo de plantilla, quedando a salvo la posibilidad de utilizar los

distintos sistemas de contratación establecidos en la legislación vigente, en cuyo caso se adquirirá la condición que se establezca en el contrato.

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

En caso de expediente de regulación de empleo que afecte al grupo de Pilotos, las resoluciones de contrato, si las hubiere, de conformidad con la normativa vigente, siempre se producirán empezando por orden inverso a la fecha de iniciación de la prestación efectiva de servicios en la Compañía. En caso de que algún afectado procediera de algún otro grupo laboral de la Compañía tendrá preferencia para ocupar la primera vacante que se produzca en su grupo laboral de procedencia.

ARTICULO 28.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO

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

De dicho régimen se informará a los Representantes de los Pilotos, así como de las modificaciones que pudieran efectuarse. En el Comité de Selección participará un representante de los Pilotos.

ARTICULO 29.- PROMOCION

La promoción de los Pilotos podrá darse:

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

ARTICULO 30.- CAMBIO DE FUNCION

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

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

La Dirección de Operaciones establece como condiciones mínimas para acceder al curso de calificación de Comandante:

- El estar en posesión del título de Transporte.
- El haber prestado servicios de vuelo en líneas aéreas durante tres años.
- El haber alcanzado dos años como Copiloto en Viva Air.
- El haber volado 4.000 horas totales de vuelo o 3.000 horas totales de vuelo y llevar tres años de Copiloto en Viva Air.

ARTICULO 31.- PERDIDA DE CAPACIDAD.

Cuando un Piloto pierda la capacidad para ejercer de Comandante sin perder la necesaria para ejercer funciones de Pilotaje, permanecerá en la plantilla de su grupo manteniendo los haberes correspondientes a excepción de aquellos inherentes a la función de Comandante.

ARTICULO 32.- CAMBIO DE NIVEL

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

- Permanencia de dos años en cada nivel hasta el G y tres años desde el G hasta el I, excepto en el nivel O que será el tiempo de duración correspondiente a la adquisición de la antigüedad técnica, momento en que pasará al nivel A.
- Haber efectuado dentro de su función un número de horas de vuelo al año no inferior al 60% de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota en la que preste sus servicios, excepto en caso de enfermedad o accidente, en que se analizará cada situación individualmente.
- Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en los períodos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas. Todo Piloto que cumpla las condiciones requeridas en este artículo promocionará normalmente con independencia de que sea nombrado o no Comandante.

Con la misma efectividad con que se produzca la suelta de Comandante el Piloto se hará acreedor al nivel retributivo inmediatamente superior. De faltarle seis meses o menos para el cambio automático de nivel, la suelta de Comandante produciría el pase al nivel retributivo siguiente del que le correspondería automáticamente.

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

ARTICULO 33.- PROGRESION

A) EN FUNCION DE COMANDANTE

La progresión es el paso de un tipo de avión a otro.

Las condiciones y pruebas de progresión de los pilotos serán establecidas por la Dirección de la Compañía ajustándose las mismas a las reglas que a continuación se indican. Estas condiciones se comunicarán a la representación de los pilotos al menos diez días antes de su publicación.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a los pilotos con una antelación de quince días, como mínimo, a la fecha de adjudicación de tales plazas.

El pase de avión, una vez superadas las pruebas, se hará con arreglo a las necesidades del servicio y de acuerdo con el orden del escalafón técnico.

Los pilotos que deseen optar por una de las plazas vacantes notificadas y no tengan acordado pacto que excluya posibilidad de progresión, lo comunicarán a la Empresa antes de las cuarenta y ocho horas de la fecha de la adjudicación de tales plazas.

Si un piloto renuncia voluntariamente a progresar y permanece, como consecuencia de ello, en el tipo de avión en que estaba, deberá continuar en el mismo al menos veinticuatro meses desde la fecha de la renuncia.

No podrán progresar de flota los pilotos que por razón de cese obligado en el servicio de vuelo, al cumplir la edad establecida, no pueden permanecer un mínimo de veinticuatro meses en la nueva flota.

Cuando un tripulante cambie voluntariamente de flota deberá permanecer en la flota elegida un tiempo mínimo de 24 meses a contar desde la fecha en que adquirió la calificación de tipo.

B) EN FUNCION DE COPILOTOS

Los copilotos serán asignados a la flota de la Compañía que ésta considere conveniente, no siéndoles de aplicación las normas del punto a) de este mismo artículo.

ARTICULO 34.- REGRESION

Con carácter voluntario y una vez transcurridos dos años, necesarios para amortizar el coste de los cursos realizados para el acceso a una flota determinada, podrá el piloto solicitar su regresión a flota inferior. La petición de regresión será resuelta favorablemente por riguroso orden de antigüedad técnica y solicitud, dependiendo de las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino.

Quien así hubiese regresado de flota, sólo podrá solicitar nuevamente su paso a la flota que le correspondiera una vez hayan transcurrido dos años después de los cuales se considera amortizado el curso correspondiente, y exista vacante.

La regresión tendrá carácter obligatorio en el caso que se disminuyese el número de unidades de una determinada flota o incluso desapareciese la totalidad de la misma.

En este caso regresarán en orden inverso al de la antigüedad técnica y tendrán preferencia para, nuevamente, incorporarse a la flota de procedencia o equivalente si se adquiriese nueva unidad.

ARTICULO 35.- PILOTOS EN PLANTILLA

Los pilotos en plantilla de la Compañía, o procedentes de la misma, podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

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

ARTICULO 36.- PILOTOS EN SITUACION DE ACTIVIDAD

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

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

ARTICULO 37.- COMISIONES DE SERVICIO

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

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

ARTICULO 38.- LICENCIAS RETRIBUIDAS

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

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

Los desplazamientos que supongan la salida de la isla cuando la base sea una isla, se considerarán a todos los efectos, superiores a 150 Kilómetros.

ARTICULO 39.- LICENCIA NO RETRIBUIDA

Anualmente los Pilotos tendrán derecho a disfrutar un permiso sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables, para asuntos particulares.

La petición del permiso deberá presentarse con una anticipación de treinta días para no introducir modificación en el nombramiento del servicio y no será concedido en el supuesto de que implique prestación de servicios en otra Compañía de Líneas Aéreas, sin expresa autorización de la Empresa.

Como máximo podrán disfrutarlo simultáneamente un 5% de cada flota y función que sumados a los que disfruten vacaciones voluntarias no podrán exceder del 15 por 100 de la flota, teniendo prioridad en cualquier caso las vacaciones voluntarias.

ARTICULO 40.- EXCEDENCIA VOLUNTARIA

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

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

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

La petición de excedencia será resuelta por la Empresa en el plazo máximo de tres meses, a contar desde la presentación de la oportuna solicitud.

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

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

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

El reintegro del excedente voluntario estará condicionado a que exista vacante de su grupo laboral en la Empresa; si no existiera vacante, el reintegro no tendrá lugar hasta que no se produzca ésta.

La reincorporación del Piloto se efectuará en la primera vacante que se produzca después de haber realizado el reentrenamiento y las pruebas precisas.

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

ARTICULO 41.- EXCEDENCIA FORZOSA

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

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

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

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

ARTICULO 42.- SERVICIO MILITAR

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

ARTICULO 43.- BAJA POR ENFERMEDAD O ACCIDENTE

Se considerará en esta situación al Tripulante Piloto que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos establecidos.

Aquella persona que sufra un accidente laboral o contraiga enfermedad profesional no se verá afectada en cuanto a cambio de nivel se refiere por el cómputo que exige el artículo 32.B.

ARTICULO 44.- SUSPENSION DE ACTIVIDAD

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

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

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

ARTICULO 45.- REENTRENAMIENTO Y PRUEBAS

Los trabajadores en cualesquiera de las situaciones recogidas en los artículos 40 a 44 de este Convenio, ambos inclusive, deberán someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de la Compañía, de acuerdo con las normas establecidas por la Autoridad Aeronáutica, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, considerándose la duración de la formación como de reintegro una vez que se hayan superado las pruebas.

ARTICULO 46.- REINCORPORACION

La incorporación de los trabajadores en las situaciones recogidas en los artículos 42 a 44 de este Convenio, ambos inclusive, deberá tener lugar en el plazo de 30 días como máximo desde que desaparecieron las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo en el supuesto del artículo 41 que será de dos meses; en caso contrario causarán baja definitiva en la Empresa.

ARTICULO 47.- PREAVISO EN LAS BAJAS

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los Tripulantes Pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación técnica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las bajas en la Compañía deberán notificarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causarlas.

CAPITULO SEXTO**REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO****ARTICULO 48.- BASE PRINCIPAL**

Se fija como base principal, el domicilio de la Compañía en Palma de Mallorca.

ARTICULO 49.- BASE

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

ARTICULO 50.- DESPLAZAMIENTOS

Se comprenden las siguientes situaciones:

a) Destacamento

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

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de un mes.

b) Residencia

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

La residencia forzosa tendrá una duración máxima de seis meses.

c) Destino

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

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

ARTICULO 51.- ACTIVIDAD LABORAL

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

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

ARTICULO 52.- ACTIVIDAD AEREA

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

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

Los vuelos en situación y la actividad en simulador será considerada como actividad aérea.

El tiempo correspondiente a un período de actividad aérea estará precedido de un período de descanso. Dicho tiempo se considerará continuo si no le interrumpe un período básico de descanso, de acuerdo con lo establecido en los artículos 75 y 84.

La presentación en los aeropuertos debe efectuarse 45 minutos antes de la hora programada para el despegue.

La actividad aérea se computará inicialmente a partir de las programaciones de servicios, salvo que por causas operativas se produzcan demoras y se avise a la tripulación con la antelación suficiente. El preaviso, para que suponga un cambio del inicio de actividad, deberá ser antes de la iniciación del descanso previo al vuelo o, en caso de ser durante el descanso, será en una hora de presentación posterior a la programada en tres horas o más.

ARTICULO 53.- ACTIVIDAD AEREA DIURNA

La comprendida entre las seis horas y las diecinueve horas GMT.

ARTICULO 54.- ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

La comprendida entre las diecinueve horas y las seis horas GMT, siempre y cuando no se traspasen más de tres husos horarios, en cuyo caso se considerarán referidas a horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

ARTICULO 55.- TIEMPO DE VUELO

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

ARTICULO 56.- TIEMPO EFECTIVO DE VUELO

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

ARTICULO 57.- TIEMPO BLOQUE TEORICO

El sistema de cálculo de los tiempo bloque teórico (T.B.T.) que utiliza la Compañía para determinar los conceptos remunerativos correspondientes a la actividad aérea es el siguiente:

- 1º.- Se realiza una optimización de la ruta entre el par de ciudades con el criterio de menor distancia y aerovías de uso en días laborables.
- 2º.- Una vez comprobadas con las cartas de navegación y fichas de salida y aproximación que la optimización es correcta, se realiza una conversión de la ruta optimizada con el viento estándar para ese par de ciudades, de acuerdo con el Manual "Winds on world airoutes" editado por la casa Boeing.

3º.- Obtenida la nueva ruta con los vientos estándar se realiza un Plan de Vuelo ficticio con payload estándar, que nos da como resultado un tiempo de vuelo estándar para ese par de ciudades.

4º.- Al tiempo de vuelo estándar se le añaden 15 minutos de tiempo de rodaje estándar, con lo que obtenemos el Tiempo Bloque Teórico.

5º.- El cálculo de los tiempo bloque teórico (T.B.T.) se hará de acuerdo con los procedimientos y maniobras determinados por la Autoridad Aeronáutica, la Compañía y los Manuales del avión.

6º.- Si el tiempo real por incidencias excede un 10 por 100 o más al T.B.T. se abonará el primero.

ARTICULO 58.- LUGAR DE DESCANSO

El que dispone de servicios hoteleros adecuados para el descanso de los pilotos (o el domicilio de los mismos). Igualmente, irán con cargo a la Compañía los desayunos de tipo continental o similar servidos en estos servicios hoteleros.

Se creará una Comisión compuesta por un Representante de la Dirección de la Compañía y otro en representación de los Pilotos, presidida por la Jefatura de Flota, que tendrá la misión de elegir los servicios hoteleros adecuados para el descanso de los Pilotos.

ARTICULO 59.- TIEMPO DE DESCANSO

Tiempo asignado por la Compañía a un piloto con el fin de que pueda descansar antes y/o después de un período de actividad aérea.

ARTICULO 60.- DESCANSOS PARCIALES**A) EN VUELO**

El tiempo en el que un piloto, por estar la tripulación reforzada, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso, aislado de la cabina de pilotos. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

B) EN TIERRA

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

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

ARTICULO 61.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA

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

Los períodos de actividad aérea de un piloto que no sea relevado durante el vuelo no podrán exceder de catorce (14) horas para los vuelos cortos, quince (15) horas para los vuelos medios y dieciseis (16) horas para los vuelos largos. Un vuelo mixto se considerará, a estos efectos, como si todo él fuera de la categoría del más largo de los trayectos que lo componen.

No obstante, dichos límites variarán en los siguientes casos concretos:

- a) Cuando un servicio se programe con cinco etapas los límites serán de 15 horas para vuelos largos, 14 horas para vuelos medios y 13 horas para vuelos cortos.
- b) Cuando un servicio se programe con seis etapas los límites serán de 14 horas para vuelos largos, 13 horas para vuelos medios y 12 horas para vuelos cortos.
- c) Cuando un servicio tenga más de cuatro horas nocturnas los límites serán de 14 horas para vuelos largos, 13 horas para vuelos medios y 12 horas para vuelos cortos, excepto cuando el servicio sea programado con dos etapas, en cuyo caso los límites serán de 16 horas para vuelos largos, 15 horas para vuelos medios y 14 horas para vuelos cortos.

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

ARTICULO 62.- MAXIMO DE ACTIVIDAD AEREA

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

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

ARTICULO 63.- SERVICIO

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

ARTICULO 64.- SERIE DE SERVICIOS

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

ARTICULO 65.- ETAPA

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

ARTICULO 66.- TRIPULACION TECNICA MINIMA

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

ARTICULO 67.- TRIPULACION TECNICA OPERATIVA

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

ARTICULO 68.- TRIPULANTE PILOTO EN SITUACION

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

ARTICULO 69.- TRIPULACION REFORZADA

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

ARTICULO 70.- VUELO CORTO

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

ARTICULO 71.- VUELO MEDIO

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

ARTICULO 72.- VUELO LARGO

El de duración superior a tres horas.

ARTICULO 73.- VUELOS DE SITUACION, POSICION Y FERRY

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

En éstos, se utilizarán billetes con plaza reservada en primera clase o en su defecto en preferente.

Cuando este tipo de servicios se programen en ejecución de forma imprevista se realizarán en primera, salvo que estén todas las plazas de dicha clase confirmadas en el momento de tomar la decisión de realizar el vuelo, en cuyo caso se efectuarán en la clase inmediata inferior o en turista en defecto de ambas.

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

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

ARTICULO 74.- ACTIVIDAD EN TIERRA

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que puedan serle asignadas a un piloto por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 51. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, reconocimientos médicos, actividades de representación empresarial, cursos, cualquier tipo de entrenamiento y actividades similares.

ARTICULO 75.- ACTIVIDAD AEREA CONTINUADA

Cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso básico, ambos períodos serán considerados como un solo período continuado de actividad aérea.

Se considera actividad continuada, a efectos retributivos, siempre que el período de descanso entre dos períodos consecutivos de actividad sea inferior al básico. Para romper la actividad continuada será necesario un período de descanso igual o mayor al último período de actividad.

No se programará nunca actividad continuada.

ARTICULO 76.- IMAGINARIA

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

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

No se programará dos imaginarias en dos días consecutivos.

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

Cuando a un Tripulante de imaginaria se le asigne un servicio o serie de servicios sin regreso a base el mismo día, se le notificará la duración prevista, teniendo el Piloto el derecho a regresar a su Base si alguno de los días asignados dentro de ese servicio estuviera programado como libre. Si el día libre fuera el inmediato posterior a la imaginaria se le retornará a Base ese día a petición del Piloto y recuperará dicho día libre de acuerdo con lo establecido en el artículo 80.

ARTICULO 77.- RETEN

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

ARTICULO 78.- INCIDENCIAS

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

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

Los pilotos en situación de Incidencias deberán establecer contacto con la Oficina de Programación de vuelos entre las 08:00 y las 10:00 horas y entre las 20:00 y las 22:00 horas, todas locales, con objeto de conocer el posible servicio asignado, excepto los días programados como libres.

Durante el mes de Incidencias se programarán los días libres.

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

ARTICULO 79.- DIA FRANCO DE SERVICIO

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

Este deberá serle asignado y notificado antes de las 22:00 horas locales del día anterior.

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

ARTICULO 80.- DIA LIBRE

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

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

Se concederán 10 días naturales libres por mes y 112 días naturales libres al año.

Para preservar la realidad del día libre, cuando éste sea programado de forma aislada, en solitario, tendrá una duración de 36 horas como mínimo, computadas desde la finalización del último servicio hasta la presentación para el servicio siguiente, que en ningún caso será antes de las 08:30 horas locales del día siguiente.

Todo día que un piloto deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento será considerado como un día sin servicio. A los Pilotos que no tengan base en el lugar donde se efectúa el reconocimiento médico, el día anterior se le programará como única actividad aérea el vuelo de situación.

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

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

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

Cuando un piloto pierda, por necesidades del servicio, alguno de los días libres que le correspondan, podrá optar por recuperarlo en el mismo mes si es posible o en el mes siguiente o añadirlo a las vacaciones anuales.

En programación, los días libres quedarán ordenadamente señalados.

ARTICULO 81.- VACACIONES

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

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

El régimen de vacaciones se regirá conforme al anexo I. La Jefatura de Flota gestionará el sistema de vacaciones.

ARTICULO 82.- LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO

Los límites máximos de Horas de vuelo son las siguientes:

Mes	95
Trimestre....	270
Año.....	900

ARTICULO 83.- LIMITES DE ACTIVIDAD LABORAL

El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación en servicios de vuelo (que excluyen imaginarias, Cima, Instrucción y servicios no de vuelo), será de 180 horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada Piloto podrá exceder voluntariamente el límite anterior en un 10 por 100.

ARTICULO 84.- PERIODO DE DESCANSO

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

Descanso Mínimo: 10 horas.

Los Pilotos estarán exentos de todo servicio durante los períodos de descanso.

ARTICULO 85.- PROGRAMACION

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

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

Las programaciones de los pilotos se confeccionarán diferenciando claramente los días libres de los períodos de descanso.

ARTICULO 86.- CONDICIONES DE PROGRAMACION

El Departamento de Programación planificará su trabajo de tal manera que la las programaciones mensuales sean publicadas con cinco días de antelación al inicio de las mismas.

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

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

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

Mensualmente y antes de la publicación de la programación se reunirá el responsable de programación con el miembro o miembros de la Representación de los Pilotos designados al efecto con el fin de analizar la aplicación del párrafo anterior y estudiar las posibles medidas correctoras.

Igualmente se desarrollará un sistema mecanizado de valoración de la programación que permita, una vez definidos de común acuerdo entre Empresa y Pilotos los parámetros necesarios, valorar la calidad de la misma, tanto a nivel de igualdad como de condiciones de trabajo.

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

Las diferencias imposibles de subsanar en un mes determinado serán recogidas en los sucesivos, de tal manera que, al finalizar el año, tales diferencias tiendan a quedar compensadas.

Si, por razones excepcionales, resultara imposible la igualación dentro del año, ésta continuará en el siguiente y sucesivos, mediante el arrastre de los distintos conceptos a igualar.

La Dirección de la Compañía y los representantes de los pilotos, admiten, de hecho, que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas, o para mejorar el acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar, en cada uno de éstos casos, limitaciones especiales, una vez examinadas las circunstancias.

En la programación y para efectos de límite de actividad aérea se considera que el tiempo de presentación antes de los vuelos será de 45 minutos.

Con los mismos efectos contemplados en el párrafo anterior, los tiempos de escala que no tengan carácter de técnica o posicionales, serán, en programación, como mínimo, de 40 minutos.

Si se incorporasen nuevos tipos de aviones, o la densidad del tráfico u otras condiciones operacionales, así lo aconsejasen, serán fijados o revisados los tiempos de escala por la Dirección de la Compañía y la representación de los Pilotos.

ARTICULO 87.- FACULTADES DEL COMANDANTE

- a) Cuando antes de iniciar el vuelo se prevea necesario exceder el máximo de actividad aérea establecida para la realización de una etapa o serie de ellas, el Comandante tomará la decisión, que comunicará a Control de Operaciones, de exceder o no la actividad aérea, usando de su discreción y buen juicio y hasta un límite de un 10 % de incremento.
- b) Cuando el máximo de actividad haya sido superado, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado el período de descanso y en qué medida, comunicándolo a Control de Operaciones.

Conforme a los mismos principios, cuando el período de descanso empiece más tarde que lo previsto en la programación, el Comandante decidirá si ha de ser ampliado y en qué medida, o si ha de ser reducido. Esta reducción no será superior a dos horas. En cualquier caso, el período mínimo de 10 horas no será reducido.

La decisión a que se viene haciendo referencia se adoptará siempre por el Comandante a cuyas órdenes estaba la tripulación o miembros de la misma afectados en el servicio que precede al comienzo de período de descanso.

- c) No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan y siempre que, a su juicio, la seguridad en vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A éstos efectos, se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.
- d) En uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos hasta que, mediante un período de descanso adecuado, el Tripulante o Tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

ARTICULO 88.- LIMITE DE SERIE DE SERVICIOS

No se podrá programar una serie de servicios de más de cinco días consecutivos, siendo el quinto día el de regreso a base.

Toda serie de servicios de cinco días tendrá que ir seguida de un mínimo de dos días en base sin vuelo programado.

ARTICULO 89.- LIMITE DE ETAPAS

No se programarán más de seis etapas en un mismo período de actividad seguido, excepto cuando haya un vuelo de situación de regreso a Base, en cuyo caso podrá llegarse a programar como séptima etapa.

ARTICULO 90.- PREAVISOS

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

ARTICULO 91.- VARIACION EN EL SERVICIO

Los avisos referentes a retrasos operativos se comunicarán preferentemente antes de la iniciación del período de descanso previo al vuelo. Caso de no ser posible se notificará una hora antes de la hora de presentación programada.

CAPITULO SEPTIMO**RETRIBUCIONES****ARTICULO 92.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS**

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

A) RETRIBUCIONES FIJAS:

1. Sueldo Base.
2. Prima garantizada.
3. Prima de responsabilidad de Comandante.
4. Antigüedad.

5. Plus Transporte.
6. Asistencia técnica.
7. Plus de Nivel.
8. Prima garantizada por imaginaria.

B) RETRIBUCIONES VARIABLES:

1. Prima por razón de viaje.
2. Plus nocturnidad.
3. Horas de vuelo nocturnas.
4. Actividad laboral
5. Imaginarias adicionales.

C) GASTOS COMPENSATORIOS:

- Dietas.
Indemnizaciones por destacamento, residencia y destino.
Kilometraje por utilización vehículo propio (Reglamento de Dietas).

D) SEGUROS**ARTICULO 93.- SUELDO BASE**

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

ARTICULO 94.- PREMIO DE ANTIGÜEDAD

El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio de antigüedad, un 7,5% del sueldo base de su nivel por cada trienio de antigüedad administrativa y mes, hasta un máximo de 8 trienios.

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

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

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

ARTICULO 95.- PRIMA GARANTIZADA

Los tripulantes percibirán, en concepto de prima garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo II y que vienen referidas a la cantidad de 60 horas de bloque teórico mensuales, salvo en el supuesto del nivel 0, que será de 40 horas.

ARTICULO 96.- PRIMA DE RESPONSABILIDAD DE COMANDANTE

Los Pilotos con función de Comandante en la Empresa, percibirán, en tanto que desempeñen dicha función, la cantidad fijada en el anexo II en 13 pagas en el año 1.992 y en 14 pagas a partir del año 1.993.

ARTICULO 97.- PLUS DE TRANSPORTE

En concepto de compensación por los gastos realizados para su traslado con ocasión de los servicios en su Base en los desplazamientos ciudad-aeropuerto-ciudad, asistencia a cursos, simuladores, reconocimientos médicos, trabajos en tierra, comisiones de servicio, etc, se abonará la cantidad establecida en la tabla salarial del Anexo II.

ARTICULO 98.- ASISTENCIA TECNICA

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

ARTICULO 99.- PLUS DE NIVEL

Los Pilotos percibirán en concepto de plus de nivel las cantidades fijadas en la Tabla Salarial del Anexo II

ARTICULO 100.- PRIMA GARANTIZADA POR IMAGINARIA

La prima garantizada por imaginaria será equivalente a dos imaginarias mensuales por Piloto -ocho horas del primer Grupo-. Si se prestaran servicios de vuelo, durante las imaginarias, se abonará además la totalidad de las horas de vuelo realizadas.

ARTICULO 101.- PRIMA POR RAZON DE VIAJE

Las horas de bloque teórico que superen la cifra de sesenta se abonarán al precio establecido en el Anexo II, siendo del primer grupo aquellas comprendidas entre las citadas 60 horas garantizadas y las 70 horas bloque teórico en cómputo mensual y del segundo grupo las comprendidas entre las 70 horas y las 75 horas bloque teórico. Las superiores a 75 horas bloque teórico constituirán el tercer grupo.

ARTICULO 102.- PLUS DE NOCTURNIDAD

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

Cuando en un servicio la actividad nocturna fuera superior a cuatro horas, todas las horas posteriores, hasta la finalización de aquel, tendrán también el tratamiento económico de horas nocturnas.

ARTICULO 103.- HORAS DE VUELO NOCTURNAS

Se abonarán en concepto de horas de vuelo nocturnas las cantidades reflejadas en la Tabla Salarial del Anexo II, que será el 25 por 100 de la hora de vuelo del primer grupo.

ARTICULO 104.- ACTIVIDAD LABORAL

Se establece una prima para retribuir la actividad laboral consistente en una prima por hora derivada de la diferencia entre las horas de actividad laboral y las horas bloque teórico, cuya cuantía por niveles figura en el Anexo II.

La actividad laboral por reconocimiento médico se establece en cuatro horas.

ARTICULO 105.- IMAGINARIAS ADICIONALES

Si se programaran más imaginarias que las garantizadas, éstas tendrán el mismo tratamiento económico que las garantizadas.

ARTICULO 106.- VACACIONES

Durante el período de vacaciones el Piloto percibirá la cantidad resultante de sumar los conceptos fijos de la tabla salarial del Anexo II.

En caso de un período de vacaciones inferior a treinta días los grupos de horas se prorratearán por el tiempo real de duración de las mismas.

ARTICULO 107.- PAGAS EXTRAORDINARIAS

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

- . Sueldo Base.
- . Premio de Antigüedad.
- . Prima Garantizada.
- . Lo regulado en el artículo 96.

ARTICULO 108.- DIETAS**CONCEPTO DE DIETA**

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

La cuantía diaria de la dieta está calculada para cubrir los gastos normales de manutención en los desplazamientos mencionados.

CLASES DE DIETAS

Las dietas se dividen en dietas de vuelo y por razón de actividad no aérea.

COMPUTO DE DIETAS

A efectos del cómputo de dietas se devengará una dieta de vuelo por cada día natural (00:01 y 24:00 horas locales) en el que se realice una actividad aérea o se permanezca fuera de base dentro de una serie de servicios programados, excepto cuando exista una variación de más menos tres horas sobre el horario programado.

En ningún caso se podrá devengar más de una dieta en un período inferior a 10 horas consecutivas.

CUANTIA DE LA DIETA

La cuantía de la dieta de vuelo será de 7.700 pesetas diarias.

La cuantía de la dieta de la actividad no aérea será igual a la cuantía de la dieta general de Compañía para todo el personal y podrá tener carácter nacional o internacional según los términos en que esté fijada.

COMIDAS

La Compañía suministrará comidas a bordo o en tierra a los Pilotos según una programación mensual. Esta programación se establecerá por acuerdo entre la Jefatura de Área de Vuelos y la Representación de los Pilotos.

INDEMNIZACION POR DESTACAMENTO

Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en ésta situación, en concepto de indemnización, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por el importe de la dieta no aérea si aquel no excede de 31 días. Si lo sobrepasa, la indemnización se reduce a la mitad por los días en exceso.

INDEMNIZACION POR RESIDENCIA

La indemnización por residencia será igual al 85 por cien de la que correspondería por destacamento.

INDEMNIZACION POR DESTINO

La indemnización por destino será igual al 60 por cien de la que correspondería por destacamento.

ARTICULO 109.- ALTERACIONES DE LOS TIEMPOS DE DESTACAMENTO, RESIDENCIA O DESTINO.

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

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

ARTICULO 110.- TRASLADOS EN SITUACION.

Los vuelos en situación se retribuirán por la mitad del tiempo de vuelo invertido en su realización como horas de primer grupo.

ARTICULO 111.- SEGUROS.**A. Plan de Jubilación:**

La Compañía ha aceptado dotar a cada uno de los Pilotos de un Plan de Jubilación a pagar por ambas partes. Dicho plan se ha contratado con la entidad aseguradora que han decidido los representantes de los Pilotos, afectando a todos los pilotos desde su ingreso en la Compañía.

Para lo cual ésta última abonará a la entidad aseguradora de una sola vez y en el mes de Enero de cada año, el importe total de cada una de las primas, el cual será revisable anualmente e incrementado como mínimo el valor del IPC.

Cada piloto pagará el 50% de su prima, efectuándose este pago mediante descuento mensuales en nómina de las partes alicuotas correspondientes.

Las tablas, por niveles, del año 1992 serán:

NIVEL	IMPORTE PRIMA 100%		IMPORTE A CARGO DEL TRABAJADOR	
	CTE.	F/O	CTE.	F/O
I	939.531	856.444	469.765	428.222
H	859.590	783.572	429.795	391.786
G	786.450	716.900	393.225	358.450
F	732.950	663.400	368.475	331.700
E	620.600	593.850	310.300	296.925
D	540.350	502.900	270.175	251.450
C	481.500	465.450	240.750	232.725
B	444.050	428.000	222.025	214.000
A	390.550	379.850	195.275	189.925

Con respecto a aquellos pilotos de alta en la compañía en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y que el 31 de Diciembre de 1990 hubiesen cumplido 45 años se establece una tabla especial que incrementa la cuota de la Compañía en un porcentaje progresivo según la edad:

Año de Nacimiento	% Incremento de la cuota de Empresa
1945.....	32%
1944.....	33%
1943.....	34%
1942.....	35%
1941.....	36%
1940.....	37%
1939.....	38%
1938.....	39%
1937.....	40%

Con respecto a aquellos pilotos que con fecha 1 de Enero de 1992 estando de alta en la Compañía se encuentren en Convenio especial de Loreto pueden optar por mantener su situación o acogerse al nuevo seguro, entodo caso con las mismas cantidades de la tablas que les correspondan.

Se exceptua de lo anteriormente dicho a aquellas 6 Pilotos cuyos contratos contemplan la opción de Loreto y que estuviesen cotizando a dicha mutualidad, conforme al punto quinto del Acta de Comisión de Interpretación de 20 de Agosto de 1991.

B) Seguro de Vida y Pérdida de Licencia:

La Compañía ha concertado un Seguro de Vida y de Pérdida de Licencia con una garantía de quince millones de pesetas en el año 1.992 y de veinte millones de pesetas en el año 1.993. De las primas correspondientes la Compañía asumirá el 50 por Cien.

ARTICULO 112.- COMISIONES DE SERVICIO

En caso de realización de comisiones de servicio y cursos de calificación la Compañía garantiza la percepción de la media de la flota de procedencia para el Piloto nombrado para el ejercicio de dicha comisión.

ARTICULO 113.- VESTUARIO

El vestuario recogido en el anexo V será gestionado por la Jefatura de Flota.

CAPITULO OCTAVO

BILLETES

ARTICULO 114.- BILLETES GRATUITOS Y CON DESCUENTO

Se concederán seis trayectos gratuitos al año en preferente y con reserva para el titular y los beneficiarios de la tarjeta de billetes en líneas con código FV.

Durante los periodos de embargo (25 de junio a 5 de septiembre ambos inclusive, 20 de Diciembre a 9 de enero ambos inclusive y 7 días antes del lunes de Pascua hasta dos días después) quedan suprimidas todo tipo de reservas, excepto para dos de dichos trayectos que coincidan con el periodo de vacaciones oficiales.

El Piloto tendrá derecho a dos trayectos gratuitos para los beneficiarios de la tarjeta de billetes en los casos en los que deba pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Nochevieja-Año Nuevo, por necesidades del servicio. Tal derecho llevará aparejado la estancia en el mismo hotel de dichos beneficiarios durante todos los días que dure la serie de servicios.

También tendrá derecho a billetes al 90 por 100 sin reserva de plaza y al 50 por 100 con reserva, sin limitación en ambos casos, con la tarjeta de billetes Y/C en las líneas con código FV.

Tales concesiones de billetes podrán ampliarse a otras líneas del Grupo a medida que se lleguen a Acuerdos Múltiples de reciprocidad.

DISPOSICION ADICIONAL

Para el cálculo de devengo de dietas, horas de vuelo nocturnas y plus de nocturnidad, se utilizará el horario programado excepto cuando se produzca un retraso de tres horas o más, en cuyo caso se tomará el horario real.

Para el cálculo de la actividad laboral se utilizará la hora bloque programa para el inicio de la actividad y la hora real para su finalización.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las condiciones de este Convenio se aplicarán a la flota DC-9 hasta el 31 de Marzo de 1.992. En caso de que continúe la operación se deberá analizar y pactar con la Representación de los Pilotos el sistema de trabajo y descansos y las condiciones de horas garantizadas para la citada flota.

SEGUNDA.- Los Pilotos que desempeñan la función de copiloto y causaron alta en la Compañía antes del 1 de Febrero de 1.988, una vez hayan superado las pruebas y cursos necesarios para ejercer la función de Comandante, independientemente de que la Compañía les nombre o no para tal función, pasarán al nivel F a efectos retributivos.

ANEXO I VACACIONES

A) NORMAS GENERALES.

Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así se hubiese solicitado por el tripulante y le correspondiese, por su puntuación, sobre periodos múltiples de quince días, excepto en los meses de verano.

Los tripulantes en situación de destacamento tendrán derecho a que se les respeten los periodos voluntarios designados mientras dure esta situación, excepto en los meses de verano.

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

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

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

B) PUNTUACIONES.

	PUNTOS	1ª QUINCENA	2ª QUINCENA
1. JULIO, AGOSTO	24	12	12
2. SEPTIEMBRE	16	10	6
3. JUNIO	12	4	8
4. ABRIL, MAYO	8	4	4
5. DICIEMBRE	6	0	6
6. ENERO	4	4	0
7. FEBRERO, MARZO, OCTUBRE Y NOVIEMBRE	0	0	0

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme con dos meses de antelación.

Peticiones. Hasta el 30 de Septiembre cada tripulante Piloto hará llegar a la Jefatura de Flota el período de Vacaciones deseado para el año siguiente, pudiendo hacerse en un solo período de 30 días o en dos períodos de 15 días, cada uno de ellos con su orden de prioridad independiente.

De no recibirse dentro de este plazo las solicitudes de vacaciones, la asignación de vacaciones tendrá carácter forzoso.

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

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

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

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

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

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

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

C) ENFERMEDAD EN VACACIONES

El período de vacaciones, una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarada una enfermedad o accidente cuyo tratamiento se acredite como necesario en domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello remitirá la certificación justificativa correspondiente. La fracción del período interrumpido por esta causa la disfrutará, por designación de la Empresa, antes del 31 de Diciembre. Si no fuere posible, por continuar en tal fecha en situación de baja, lo hará inmediatamente después de la comunicación de su restablecimiento, sujeto a las necesidades operativas. La fracción de este modo disfrutada tendrá el carácter de forzoso o voluntario que tenía el período y condición real en que lo disfrute.

D) VOLUNTARIOS Y FORZOSOS

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

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

ANEXO II TABLAS SALARIALES 1992

CONCEPTOS	VECES	NIVEL 0	NIVEL A	NIVEL B	NIVEL C	NIVEL D	NIVEL E	NIVEL F	NIVEL G	NIVEL H	NIVEL I
SUELDO BASE	14	150.850	150.850	150.850	150.850	150.850	150.850	150.850	150.850	150.850	150.850
PLUS NIVEL	12	11.808	12.218	12.780	13.908	52.581	58.423	64.914	70.871	77.483	84.549
TRANSPORTE	12	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
GARANTIA	14	150.266	237.292	254.718	275.060	298.157	321.498	339.370	371.297	405.258	442.328
ASISTENCIA	12	60.340	60.340	60.340	60.340	60.340	60.340	60.340	60.340	60.340	60.340
PRIMA IMAGINARIA	12	30.053	31.639	33.962	36.795	39.754	42.866	45.249	49.508	54.035	58.977
TOTAL FIJO		413.116	502.339	522.630	547.853	611.682	643.977	670.723	712.064	757.947	807.044
HORAS 1º GRUPO		3.757	3.955	4.245	4.599	4.969	5.358	5.656	6.188	6.754	7.372
HORAS 2º GRUPO		4.564	4.805	5.153	5.588	6.038	6.511	6.872	7.518	8.206	8.956
HORAS 3º GRUPO		5.371	5.655	6.071	6.577	7.107	7.663	8.088	8.848	9.657	10.540
IMAGINARIAS		15.027	15.818	16.981	18.397	19.879	21.434	22.825	24.751	27.017	29.489
ACTIVIDAD		272	300	328	358	392	428	468	511	558	610
PLUS NOCTURNIDAD		340	375	410	448	490	535	585	639	699	762
HRS. VUELO NOCTURNAS		839	869	1.061	1.150	1.242	1.340	1.414	1.547	1.689	1.843
P. RESPONSABILIDAD	13		232.433	232.433							
TOTAL ANUAL		6.066.567	6.604.348	7.082.099	7.427.857	8.238.165	8.672.420	9.029.114	9.599.860	10.207.676	10.870.880

ANEXO III BAJA POR ILT

En caso de ILT superior a 14 días la Compañía asegura la percepción de la media de la flota y función desde el primer día.

ANEXO IV FONDO SOLIDARIO

Se crea un Fondo por aportaciones de todos los pilotos de la Compañía, denominado Fondo Solidario.

Para dotar este Fondo los Pilotos en función de Comandante aportarán la cantidad mensual de 3.000 pesetas y los Pilotos en función de Copiloto 2.000 pesetas mensuales mediante descuento en nómina. La aportación de la Compañía será de 1.500 pesetas por Comandante y 1.000 pesetas por Copiloto.

A estos efectos se creará un reglamento, que deberá ser aprobado por la Representación de los Pilotos.

ANEXO V VESTUARIO

El Piloto recibirá al iniciar su relación laboral las prendas de uniforme que se relacionan en este Anexo y en el que se especifica la duración de las mismas.

EQUIPO TRIPULANTE TECNICO

Suministro inicial

2 Uniforme de invierno

Renovación

1 chaqueta verano/invierno y dos pantalones cada año

Suministro inicial	Renovación
2 Uniforme de verano	
4 Camisas manga larga	2 camisas año
4 Camisas manga corta	2 camisas año
2 Corbatas negras	anual
2 Juego de hombreras	cada dos años
6 Pares de calcetines	anual
1 Gabardina con forro	cada cuatro años
2 Pares de zapatos mocasin negro	2 par/año
1 Gorra	cada dos años
2 Maleta "Samsonite" o similar	cada dos años
1 cinturón	cada tres años
1 cazadora de lana	cada tres años

No obstante, esta dotación de vestuario podrá ser variada conforme a los requerimientos de uniformidad e imagen de la Compañía, para lo cual será de aplicación un Reglamento de Uniformidad, cuya entrada en vigor está prevista para el año 1.992.

ANEXO VI PERDIDA DE LICENCIA

En caso de pérdida definitiva de licencia antes del cumplimiento de los sesenta años el Piloto podrá pasar a prestar servicios en tierra conforme a los siguientes términos:

- Se garantiza la ocupación de un puesto de instructor en tierra por cada quince tripulaciones.

- Se dará prioridad para acceder a un puesto en tierra en caso de estar cubiertos los puestos de instructores con Pilotos en la misma situación, siempre que esté en posesión de las características del perfil requerido por la Compañía para ese puesto.

No obstante, de cubrirse ya un puesto de instructor no se dará esa prioridad a efectos de cobertura de otro puesto en tierra.

En ambas situaciones el nivel retributivo del Piloto con pérdida definitiva de licencia será el siguiente:

- Ocupando un puesto de instructor será el correspondiente al de un Jefe de Área en caso de ser Comandante o al de un Jefe de Departamento en caso de ser un Copiloto.
- En caso de ocupar cualquier otro puesto en tierra será el correspondiente al puesto a cubrir.

La tripulante Piloto, una vez que los servicios médicos ordenen su cese en vuelo por gestación, pasarán a prestar servicios en tierra en la unidad orgánica a la que pertenece, percibiendo los conceptos fijos retributivos de su nivel hasta que se produzca la baja de la Seguridad Social por maternidad.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

8420 *RESOLUCION de 31 de enero de 1992, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia, declarada firme, en el recurso contencioso-administrativo número 2.497/1988, promovido por don Enrique Bernat Fontlladosa, contra acuerdo del Registro de 5 de junio de 1987.*

En el recurso contencioso-administrativo número 2.497/1988, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Madrid por don Enrique Bernat Fontlladosa, contra resolución de este Registro de 5 de junio de 1987,

se ha dictado, con fecha 5 de junio de 1991, por el citado Tribunal Superior de Justicia, sentencia, declarada firme; cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que, estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador de los Tribunales señor Rodríguez Montaut, en nombre y representación de don Enrique Bernat Fontlladosa, contra la resolución del Registro de la Propiedad Industrial de 5 de junio de 1987, que concedió la marca número 1127319 "Chup-ene" en favor de su titular don Ramón de Alfonso Sanz, debemos declarar y declaramos la nulidad de esta resolución por contraria a Derecho, a fin de que quede sin efecto la concesión registral de la citada marca. No se hace expresa condena en costas.»

En su virtud, este Organismo, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. S.
Madrid, 31 de enero de 1992.-El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario general del Registro de la Propiedad Industrial.

8421 *RESOLUCION de 28 de febrero de 1992, del Registro de la Propiedad Industrial, por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, declarada firme, en el recurso contencioso-administrativo número 1.005/1990, promovido por «Tolsa, Sociedad Anónima», contra acuerdos del Registro de 22 de julio de 1985 y 23 de junio de 1987.*

En el recurso contencioso-administrativo número 1.005/1990, interpuesto ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid por «Tolsa, Sociedad Anónima», contra resoluciones de este Registro de 22 de julio de 1985 y 23 de junio de 1987, se ha dictado, con fecha 7 de junio de 1991 por el citado Tribunal, sentencia, declarada firme, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimando el recurso interpuesto por "Tolsa, Sociedad Anónima", contra el acuerdo de 22 de julio de 1985 por el que el Registro de la Propiedad Industrial denegó la inscripción de la marca número 1.072.456, denominada "Sanicat", debemos anular y anulamos la resolución recurrida, y declaramos el derecho de la Entidad recurrente a la inscripción de la marca referida, sin expresa condena en costas.»

En su virtud, este Organismo, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1956, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y que se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. S.
Madrid, 28 de febrero de 1992.-El Director general, Julio Delicado Montero-Ríos.

Sr. Secretario General del Registro de la Propiedad Industrial.

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

8422 *ORDEN de 3 de abril de 1992 por la que se convoca la presentación de solicitudes de ayudas para las acciones del Fondo de Investigación Sanitaria durante 1993.*

La Ley 13/1986, de 14 de abril, de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica, proporciona un marco común de referencia para los Organismos públicos con funciones de investigación y fomenta, entre otras, la investigación en ciencias de la salud. Así, el artículo 2.º, apartado f), establece, como uno de los objetivos básicos del Plan Nacional de Investigación Científica y Desarrollo Tecnológico, el fomento de la salud, del bienestar social y de la calidad de vida.

Conforme al artículo 4.º de dicha Ley, dicho Plan Nacional fomentará la investigación básica en los distintos campos del conocimiento, a través de una financiación regular de la misma que haga posible el mantenimiento y la promoción de equipos de investigación de calidad, tanto en las Universidades como en los demás Centros públicos de investigación, incorporando la función investigadora en la expresión del gasto público.

Asimismo, el artículo 6.º, apartado segundo, letra b), establece que el Plan Nacional comprenderá, entre otros, programas sectoriales en