

# MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

**9538** *RESOLUCION de 15 de abril 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 I Convenio Colectivo entre la Empresa «Spanair, Sociedad Anónima» y sus Tripulantes Técnicos de Vuelo.*

Visto el texto del I Convenio Colectivo entre la Empresa «Spanair, Sociedad Anónima» y sus Tripulantes Técnicos de Vuelo, que fue suscrito con fecha 29 de octubre de 1991, de una parte, por representantes del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), 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, 15 de abril de 1992.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

## I CONVENIO COLECTIVO ENTRE LA EMPRESA «SPANAIR, S. A.» Y SUS TRIPULANTES TÉCNICOS DE VUELO

El presente Convenio Colectivo nace como fruto de las buenas relaciones existentes entre la Dirección de SPANAIR y el S.E.P.L.A. (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas), en representación de los Pilotos de la Compañía.

El espíritu de su contenido está encaminado a establecer las normas por las que se regirán las mencionadas relaciones, y que siempre tendrán como objetivo crear una correcta atmósfera de trabajo que conlleve el buen funcionamiento y productividad de la Compañía.

### CAPITULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

##### ARTICULO 1.- AMBITO TERRITORIAL

El ámbito de aplicación del presente Convenio, abarca todos los centros de trabajo que la empresa SPANAIR S.A., tenga establecido o establezca en el futuro, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

##### ARTICULO 2.- AMBITO PERSONAL

El presente convenio afecta a todos los trabajadores contratados como personal Técnico de Vuelo, en plantilla de SPANAIR, encuadrados en los grupos de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, o Convenios Colectivos.
- El personal contratado, al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de Agosto de 1.960 y 18 de Junio de 1.973, para prestar servicios como pilotos en prácticas.
- El personal que ingrese en la compañía, en función de Título Aeronáutico, recogido en el Decreto de 13 de Mayo de 1.965, y Orden Ministerial de 24 de Mayo del mismo año, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este Título en tierra.

##### ARTICULO 3.- AMBITO TEMPORAL

El presente convenio tendrá vigencia desde el 1 de Enero de 1.991 hasta el 31 de Diciembre de 1.992.

Las condiciones salariales pactadas en el presente Convenio, se revisarán anualmente tomando como pauta indicativa el I.P.C., previsto para los doce meses siguientes.

Este Convenio será prorrogable tácitamente por periodos de 12 meses, si con una antelación mínima de 3 meses a la fecha de su vencimiento no ha sido denunciado por alguna de las dos partes.

##### ARTICULO 4.- COMPENSACION, ABSORCION Y CONDICIONES MAS BENEFICIOSAS

Cuanta mejorías se establecen en este Convenio, producirán la compensación de aquellas que con carácter voluntario o pacto, tuviese ya otorgadas la compañía SPANAIR S.A.. Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

Se respetarán las condiciones personales, que examinadas en su conjunto y en cómputo anual, e individualmente consideradas excedan de lo pactado, manteniéndose estrictamente "ad personam".

##### ARTICULO 5.- VINCULACION A LA TOTALIDAD

El presente Convenio constituye un Todo Orgánico, y las partes quedan vinculadas a su cumplimiento de su totalidad.

Si durante el proceso de registro, la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la comisión deliberadora deberá reunirse para considerar si cabe 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 6.- INTERPRETACION

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

##### ARTICULO 7.- COMISION DE INTERPRETACION

Con el fin de aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, funcionará, en el seno de la Compañía, una Comisión Paritaria de Interpretación y Aplicación compuesta por igual número de representantes de la Empresa y de los Pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los pilotos estará integrada como máximo, por tres pilotos, de los que uno como mínimo debe de haber participado en la deliberación del Convenio, en el ámbito profesional de su respectiva representación.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

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

### CAPITULO II

#### PRINCIPIOS INFORMADORES

##### ARTICULO 8.- DEDICACION Y TITULOS

Los Pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía SPANAIR S.A. y a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la

altura de los servicios que les correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

Asimismo, los Pilotos deberán realizar los cursos de calificación tipo, o de diferencias, refresco o entrenamiento, que la empresa considere oportunos, de acuerdo con la legislación vigente, a fin de mantener un alto grado de competencia profesional para el manejo de aeronaves o nuevos tipos de éstas.

#### ARTICULO 9.- SALVAGUARDA DE LOS INTERESES DE LA COMPAÑIA

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

#### ARTICULO 10.- PACTO DE NO CONCURRENCIA

Los Pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida de transporte aéreo.

#### ARTICULO 11.- REGIMEN DE VIDA

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

#### ARTICULO 12.- PACTO DE PERMANENCIA

De acuerdo con lo establecido en el artículo 21.4 del Estatuto de los Trabajadores y en el artículo 32 de la Ordenanza Laboral para las Compañías de Vuelos Charter, en el caso de que el Piloto resolviese por voluntad propia su relación laboral con SPANAIR S.A., dentro del plazo de dos años contados a partir de la fecha de terminación de curso de calificación de tipo o de especialización realizados con cargo a la empresa, vendrá obligado a abonar a la empresa una indemnización equivalente al costo del curso si resuelve la relación laboral dentro del primer año y a la mitad de esa cantidad si resuelve su relación dentro del segundo año.

#### ARTICULO 13.- SERVICIOS A TERCEROS

Los Pilotos de la Compañía SPANAIR S.A. 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 SPANAIR S.A. y sus Pilotos a través de su Representación Sindical, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, y siempre que se presten tales servicios por una Tripulación Técnica completa de SPANAIR S.A., y dicha Compañía mantenga la titularidad empresarial en la relación resultante.

#### ARTICULO 14.- LEGISLACION VIGENTE Y REGLAMENTOS INTERNOS

Para que las operaciones de vuelo de la Compañía SPANAIR S.A. se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los Pilotos y la Compañía se comprometen de manera muy especial, al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy esencialmente las contenidas en los Manuales, Básico de Operaciones, de Ruta, y de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso a cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, Ordenes, Instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o sus representantes.

En cualquier caso, ningún Manual o Norma de Régimen Interno de la Compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Asimismo, la Dirección de la Compañía, se responsabiliza de facilitar a los Pilotos acceso a los manuales siguientes: Básico de Operaciones, de Ruta, de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, así como 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.

#### ARTICULO 15.- DESEMPEÑO DE CARGOS Y FUNCIONES

Al desempeñarse un determinado puesto, en su caso, que conlleve gratificación específica a tal efecto, y siendo la asignación de puestos facultad exclusiva de la empresa, al cesar el en dicho puesto, cesará igualmente su derecho al devengo de tal complemento.

#### ARTICULO 16.- REGIMEN DE TURNOS

El Piloto y debido al peculiar tipo de trabajo a desarrollar deberá acomodarse a los turnos que le sean confeccionados por la empresa sin que ello le permita reclamar cantidad extra alguna pues en base a ello ha sido establecida la remuneración.

#### ARTICULO 17.- REGULACION DE EMPLEO

Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera aprobada por la autoridad laboral competente, y no afectara a la totalidad de la plantilla, se considerará a la especialidad o grupo laboral al que pertenezca en su conjunto, en orden inverso a la antigüedad administrativa.

#### ARTICULO 18.- ENTRADA EN SERVICIO DE NUEVOS AVIONES

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

### CAPITULO III

#### SECCION PRIMERA

#### DEFINICIONES

#### ARTICULO 19.- ALCANCE DE LAS DEFINICIONES

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

#### ARTICULO 20.- PILOTOS

Tripulante en posesión de Título, Licencia y Calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

#### ARTICULO 21.- TRIPULACION

Conjunto de Pilotos y Auxiliares, nombrados expresamente por la Dirección de SPANAIR S.A. para la realización de servicios de vuelo.

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

#### ARTICULO 22.- PILOTO

Piloto, en posesión de Título, Licencia y Calificaciones que le acrediten como tal, y que según las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, deberá efectuar las funciones de pilotaje que SPANAIR S.A. le asigne.

#### ARTICULO 23.- PRIMER PILOTO

Piloto en posesión de Título, Licencia y Calificaciones correspondientes, que le acreditan como tal, y encuadrado en el grupo laboral y especialidad adecuado, a quien SPANAIR S.A. ha calificado de apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje a bordo de sus aeronaves.

#### ARTICULO 24.- SEGUNDO PILOTO

Piloto en posesión de Título, Licencia y Calificaciones correspondientes, que le acreditan como tal, y encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente, a quien SPANAIR S.A. ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de Copiloto a bordo de sus aeronaves, auxiliando al Comandante y sustituyéndole en caso de ausencia o incapacidad grave manifiesta.

### SECCION SEGUNDA

#### FUNCIONES

#### ARTICULO 25.- COMANDANTE

Piloto en posesión de Título, Licencia y Calificaciones correspondientes al Tipo de aeronave utilizada y a quien designa libre y expresamente la Dirección de SPANAIR S.A. para ejercer el mando.

#### ARTICULO 26.- COPILOTO

Piloto distinto del Comandante, que auxilia a éste en la funciones de pilotaje y lo sustituye en el mando en caso de ausencia o incapacidad grave y manifiesta.

### SECCION TERCERA

#### CLASIFICACIONES

#### ARTICULO 27.- CLASIFICACION ECONOMICO-PROFESIONAL

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

##### 1 PRIMEROS PILOTOS

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

##### 2 SEGUNDOS PILOTOS

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

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

Para Segundos Pilotos, la permanencia en el nivel 8 se limitará a la fase de instrucción.

#### ARTICULO 28.- CLASIFICACION TECNICA

Los Pilotos son pilotos con especialidades de Primeros y Segundos.

#### ARTICULO 29.- ESCALAFON TECNICO

La Compañía SPANAIR confeccionará anualmente los escalafones técnicos de los pilotos, ordenando a estos por especialidades. El orden de cada piloto en el escalafón vendrá determinado por la fecha de antigüedad técnica, tal como aparece definida en el art.31. 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 Pilotos, los siguientes datos:

- Número de Orden
- Nombre y apellidos
- Fecha de ingreso en la Compañía SPANAIR
- Fecha de antigüedad técnica

A efectos de publicación de los escalafones, se atenderá a lo siguiente:

Dentro de los dos primeros meses de cada año, la Empresa dará a conocer al personal el escalafón cerrado al 31 de Diciembre del año anterior. Este tendrá un plazo de treinta días naturales, a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Empresa sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la cual tendrá que resolver en idéntico plazo. En caso de serle denegada la reclamación, podrá acudir en el plazo de treinta días naturales, computados desde el siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la jurisdicción de trabajo. Cuando la Empresa dejará transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de treinta días comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

#### ARTICULO 30.- ANTIQUEDAD ADMINISTRATIVA

Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía SPANAIR S.A., computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de SPANAIR S.A., y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

#### ARTICULO 31.- ANTIQUEDAD TECNICA

Para los Primeros Pilotos se considerará antigüedad técnica la fecha en que un piloto, con contrato en vigor en SPANAIR realiza el primer vuelo como Comandante de la aeronave, de acuerdo con los criterios de la Dirección de Operaciones de SPANAIR.

Para Segundos Pilotos, la antigüedad técnica será la computada desde la fecha de su primera calificación obtenida en la Compañía SPANAIR. En caso de coincidencia de fecha, calificaciones y aptitudes, la prioridad quedará definida por la antigüedad administrativa y la edad.

### CAPITULO IV

#### INGRESO, PROMOCION Y PROGRESION

#### ARTICULO 32.- ADMISION

La admisión de Pilotos en la Compañía SPANAIR se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, y las establecidas en los artículos siguientes.

**ARTICULO 33.- CONDICIONES Y PRUEBAS DE INGRESO**

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

El ingreso en la Compañía como Piloto se llevará a cabo por el último nivel de su especialidad, y éstos, por seguridad en vuelo, deberán dominar el español tanto hablado como escrito.

Excepcionalmente, a instancias de la Compañía, debidamente razonadas y conocidas las necesidades de la Empresa y previa acreditación por parte del Piloto que fuere objeto de ingreso, de su aptitud técnica, de cuya circunstancia deberá informarse obligatoriamente a la Representación Sindical de los Pilotos, la cual emitirá informe preceptivo de acuerdo con las normas del punto 6 del artículo 34 sobre la adecuación o no de dicho ingreso, podrá ingresarse en una especialidad y/o nivel superior al establecido en este artículo.

Si la Empresa necesitase Primeros Pilotos y ninguno de los Segundos Pilotos que estuviesen en plantilla reuniesen las condiciones requeridas, ésta, a tenor de lo establecido en los párrafos precedentes de este artículo, podrá contratar Primeros Pilotos de muy elevada experiencia.

**ARTICULO 34.- PREFERENCIAS PARA EL INGRESO Y PROVISION DE VACANTES**

1.- En el supuesto de cubrir alguna vacante en los términos previstos en el artículo 33, el personal fijo de SPANAIR perteneciente a otra especialidad o categoría, tendrá preferencia para ocupar las plazas vacantes, siempre que no tuviesen en su expediente nota desfavorable, sometiéndose a las mismas pruebas y requisitos que se exigirán al personal del exterior de la Empresa.

2.- Hay que entender, naturalmente, que tanto el personal proveniente del interior como del exterior, deben superar los mínimos exigidos previamente por la Dirección en cada uno de los exámenes o pruebas establecidas al efecto y que la preferencia será válida tan sólo en igualdad de condiciones.

3.- Asimismo, tendrán preferencia en las condiciones citadas anteriormente quienes hubiesen desempeñado funciones anteriormente en la Empresa, en igual puesto de trabajo de la vacante a cubrir, con carácter interino o con contrato de duración determinada y no tuviesen nota desfavorable en su expediente.

4.- Caso de concurrir varios aspirantes a una misma plaza y siempre salvando el principio de igualdad de capacitación demostrada, se decidirá la concesión de la plaza por el mismo orden que el desarrollado en este artículo.

5.- La designación de los cargos que a continuación se relacionan se efectuará entre los Pilotos que estén contratados como fijos en la plantilla de SPANAIR con una antigüedad administrativa mínima de dos años.

- SUBDIRECTOR DE OPERACIONES
- JEFE DE INSTRUCCION
- JEFE DE SEGURIDAD EN VUELO
- JEFE DE FLOTA
- INSPECTORES

6.- La Dirección de Operaciones, consultada la Representación Sindical, establecerá los requisitos necesarios para la contratación de pilotos con alta experiencia, los cuales deberán dominar el español, tanto hablado como escrito, por motivos de seguridad en vuelo. Asimismo definirá los requisitos mínimos para poder estar encuadrado dentro de esta categoría.

**ARTICULO 35.- PROMOCION Y PROGRESION**

1. Se entenderá por promoción el paso de un piloto de una especialidad a otra.

En caso de no superarse las pruebas necesarias para la promoción, SPANAIR facilitará una segunda evaluación en un plazo razonable, no superior a tres meses.

2. Se entenderá por progresión el paso de un piloto de un tipo de avión a otro de superior categoría.

3. Las condiciones y pruebas para la promoción y progresión de Pilotos serán establecidos por la Dirección de la Compañía y conocidas por la Representación Sindical. A todos los efectos dichas condiciones se ajustarán a las normas del presente Convenio.

En concreto, se ajustaran a las siguientes condiciones y pruebas:

- a) Las plazas y vacantes se publicarán y se comunicarán a los pilotos con no menos de treinta días de anticipación a la fecha de adjudicación de tales plazas.
- b) La publicación de las plazas vacantes, deberá incluir las pruebas y requisitos requeridos para la adjudicación de las mismas.
- c) Los Pilotos que deseen optar por una de las plazas vacantes notificadas y no tengan acordado con la Compañía pacto que excluya posibilidad de promoción y/o progresión, harán saber su decisión a la Empresa, comunicándolo por escrito antes de las veinte horas de la fecha que finalice el período de treinta días, o por carta certificada, con acuse de recibo, depositada hasta cuarenta y ocho horas antes del fin de este plazo.
- d) Finalizado el período de publicación, la Dirección de Operaciones adjudicará las plazas vacantes entre los Pilotos que, no habiendo renunciado expresamente a ello, reúnan las condiciones establecidas y por el orden de prioridad en el Escalafón Técnico respectivo.
- e) 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.
- f) Si por necesidades de la Compañía, que comunicará por escrito a la Representación de los Pilotos, no se siguiera el orden de prioridad a que se refiere el apartado d), al Piloto pospuesto, una vez completado el curso y habilitado definitivamente en la nueva plaza adjudicada, se le reconocerán los derechos inherentes a su nuevo puesto, desde la fecha en que le hubiere correspondido.
- g) Si un Piloto no supera las pruebas correspondientes para su progresión, volverá a ocupar la función que estaba desempeñado con anterioridad.

**ARTICULO 36.- RENUNCIA A LA PROMOCION Y PROGRESION**

Los Pilotos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionar y/o a progresar. En este caso, deberán continuar en su especialidad y/o flota, respectivamente, al menos dieciocho meses desde la fecha de la renuncia.

**ARTICULO 37.- REGRESION**

Con carácter voluntario y una vez transcurridos cuatro años, podrá el Piloto solicitar su regresión a flota inferior. La petición de regresión será resuelta favorablemente por riguroso orden de solicitud y conforme a las necesidades de las flotas respectivas, de procedencia y destino.

**ARTICULO 38.- CAMBIO DE NIVEL**

La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por parte del Piloto se cumplan las tres condiciones siguientes:

- 1) Permanecer dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive; (excepto lo dispuesto sobre permanencia de pilotos 2º en nivel 8, en artículo 27 párrafo 3º), tres años en el nivel tercero y cinco en el nivel segundo y siguientes.
- 2) Haber completado el 60% de la media anual de las horas voladas por la flota o flotas a la que pertenezca, en la especialidad en que haya permanecido durante este tiempo.

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

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

#### ARTICULO 39.- PROGRAMACIONES

La Representación Sindical de los Pilotos, por mediación de la Jefatura de Flota, participará aportando sugerencias e iniciativas que puedan ser de interés para la mejor resolución de problemas operativos específicos de las flotas y que revistan interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad y economía de la operación y con la óptima utilización de las tripulaciones.

La Compañía preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Pilotos al menos cinco días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publicará como mínimo para un mes. Ambas condiciones se cumplirán siempre que no existan causas excepcionales que las imposibiliten.

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

La programación mensual es el único documento oficial a estos efectos.

### CAPITULO V

#### TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA

#### ARTICULO 40.- PERIODO DE PRUEBA

Los Pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses cualquiera que fuera la forma de contratación. Superado el período de prueba pasarán a la plantilla reconociéndoseles en ese momento, a todos los efectos, la antigüedad administrativa desde la firma del contrato.

Durante ese período la Compañía y el Piloto podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna, salvo lo establecido en el artículo doce a efectos de indemnización por cursos recibidos por cuenta de la Empresa.

La situación de Incapacidad Laboral Transitoria del piloto suspenderá el transcurso del citado período de prueba.

#### ARTICULO 41.- PILOTOS EN PLANTILLA

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

- En activo
- En comisión de servicio
- Con licencia retribuida
- Con licencia no retribuida
- Excedencia voluntaria
- Excedencia forzosa
- En incapacidad laboral transitoria
- En suspensión de actividad

#### ARTICULO 42.- PILOTOS EN ACTIVO

Son los Pilotos que superando el período de prueba, desempeñan al servicio de SPANAIR las funciones propias de la especialidad para la cual han sido contratados.

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

#### ARTICULO 43.- PILOTOS EN COMISION DE SERVICIO

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

A estos efectos se consideran como tales, el desempeño de puesto de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones o conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centro de SPANAIR o de otra Compañía y cualquier otra actividad similar.

También se encuentran en esta situación aquellos pilotos, que por razón de su cargo sindical, conforme a lo contemplado en este sentido en el ámbito del presente Convenio, sean formalmente requeridos por la Empresa para cumplir obligaciones inherentes al mismo.

#### ARTICULO 44.- PILOTOS CON LICENCIA

##### A) Licencia Retribuida

SPANAIR concederá licencia retribuida a los pilotos que lo soliciten, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

- a) Quince días naturales en caso de matrimonio.
- b) Dos días en los casos de nacimiento de hijo o enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando, por tal motivo, haya que efectuar un desplazamiento al efecto, el plazo será de 4 días.
- c) Un día por traslado del domicilio habitual.
- d) Por el tiempo indispensable, para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal.
- e) Por el tiempo indispensable para concurrir a exámenes.
- f) Un día natural por razón de boda de hijos, ampliable a tres, si fuera en distinto lugar del que reside habitualmente el trabajador.

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

##### B) Licencia no retribuida

Anualmente, un solo piloto por cada especialidad y flota tendrá derecho, a disfrutar licencia sin sueldo, por un plazo que no exceda de 15 días laborables, ininterrumpidamente para asuntos particulares. Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas. Siempre que las necesidades de servicio lo permitan, se podrá incrementar el mencionado número de concesiones. Durante este período serán a cargo de SPANAIR los gastos de seguridad social y otros seguros contratados para el colectivo de Pilotos.

Para evitar modificaciones y alteraciones en la programación de vuelos, la petición de licencia no retribuida deberá presentarse al Jefe de Flota con una antelación mínima de cuarenta y cinco días al comienzo del mes en que se desea disfrutar.

#### ARTICULO 45.- PILOTOS EN EXCEDENCIA VOLUNTARIA

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

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

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

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

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

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca correspondiente a su especialidad. A partir de la entrada en vigor de este Convenio, el piloto que haya disfrutado de una excedencia voluntaria no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos tres años desde su reincorporación.

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

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

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

#### ARTICULO 46.- PILOTOS EN EXCEDENCIA FORZOSA

Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público por decreto o elección que 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 ser solicitada por el interesado dentro del mes siguiente al cese en el cargo que ostentaba, perdiendo en caso contrario, el derecho a su puesto en 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, el excedente perderá el derecho a su reincorporación a SPANAIR.

#### ARTICULO 47.- PILOTOS EN SITUACION DE INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA (I.L.T.)

Se considera en esta situación el Piloto que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido una incapacidad laboral transitoria, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos que estén señalados.

A efectos de promoción se considerará que permanecen en activo los pilotos en I.L.T. siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones específicas en el artículo 38, que excepcionalmente, rebajará el límite establecido al 50% de la media de las horas de la Flota, durante el tiempo que dure la enfermedad I.L.T.

En caso de accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, el Piloto no se verá afectado, en cuanto a promoción se refiere, por el cómputo que se exige en dicho artículo.

#### ARTICULO 48.- PILOTOS EN 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 provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

#### ARTICULO 49.- PREAVISO EN LAS PETICIONES DE BAJAS VOLUNTARIAS

El piloto que desee causar baja voluntaria en la Compañía, una vez superado el período de prueba pactado, se obliga a preavisar a la Compañía de tal decisión, con una antelación mínima de TRES MESES a la fecha de su baja efectiva en la Empresa, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible.

En el supuesto de que dicho piloto no observe el plazo de preaviso antes expuesto, la Compañía podrá exigirle el pago de un día de salario por cada día de preaviso no observado, pago compensable en todo caso con las sumas que en el momento del cese acredite el Piloto de la Compañía, y entendiéndose como salario/día el equivalente a la remuneración mínima anual (salario base, prima razón viaje y, en su caso, complemento técnico, complemento de antigüedad y prima de responsabilidad) dividido entre trescientos sesenta y cinco.

### CAPITULO VI

#### REGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

##### SECCION PRIMERA

##### DEFINICIONES

#### ARTICULO 50.- BASE PRINCIPAL

En aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del Piloto para su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

#### ARTICULO 51.- BASE

Lugar donde un Piloto 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.

#### ARTICULO 52.- CAMBIO DE BASE

En materia de movilidad geográfica con independencia de que el Piloto esté basado en una base determinada, es contratado para prestar servicios en cualquiera de los centros de trabajo de que disponga la empresa. Por ello será suficiente para que se produzca el cambio de localidad un preaviso de quince días en el caso de que la asignación de la nueva localidad tenga una duración prevista inferior a siete meses y de sesenta días en caso de que la duración sea superior, atendiendo siempre a las necesidades del servicio; en lo demás, será de aplicación lo dispuesto sobre esta materia en el Anexo I, y con carácter supletorio las disposiciones de la vigente Ordenanza Laboral de Vuelos Charter, Capítulo VII, Sección Primera.

#### ARTICULO 53.- DIA FUERA DE BASE

Se considerará día fuera de base siempre que un Piloto deba pernoctar fuera de su base habitual, y el día de regreso a su base después de un período de permanencia fuera de la misma, si la hora de llegada es posterior a las 21 horas L.T.

ARTICULO 54.- ACTIVIDAD

Se entiende por actividad todo el tiempo en que un piloto permanezca a disposición de la compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar, de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas.

Su límite mensual, a efectos retributivos, queda establecido en 160 horas y el exceso sobre tal tope dará lugar a que cada hora trabajada en exceso sobre el mismo, se retribuya en la cantidad que se especifica en las tablas salariales.

ARTICULO 55.- ACTIVIDAD AEREA

El tiempo computado desde la presentación del Piloto en el aeropuerto y firma, (normalmente una hora antes de la estimada de salida del vuelo) después de terminar un período de descanso, para realizar un servicio de vuelo, hasta treinta minutos como mínimo después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último servicio.

Cuando la Dirección de Operaciones considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar, una mayor o menor anticipación en la presentación en las oficinas para la firma, la actividad aérea comenzará a contabilizarse desde dicho momento. La antelación mínima será de 45 minutos.

En aquellos casos justificados en los que los trámites aduaneros y/o de inmigración no imputables a la tripulación, originen una permanencia en el Aeropuerto superior a los 30 minutos a que se alude en el párrafo anterior, el período de descanso que se inicie comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

ARTICULO 56.- ACTIVIDAD CONTINUADA

Es aquella que se inicia con un determinado servicio y se prolonga a lo largo de uno o más servicios sin que entre uno y otro servicio el Piloto disfrute de un descanso igual al tiempo invertido en el último servicio realizado o, en todo caso, de un mínimo de 10 horas.

Todas las horas transcurridas sin que medie el descanso mínimo intermedio antes referido, desde el inicio de la primera actividad programada hasta el final de la actividad continuada, serán computadas a efectos de determinar la actividad efectuada mensualmente.

ARTICULO 57.- ACTIVIDAD AEREA EXTRA DIARIA

Es la que excede de doce horas en la ejecución de un servicio programado como miembro de la Tripulación y a efectos retributivos, comprende desde la primera hora en exceso sobre las doce iniciales hasta la de finalización del mismo servicio programado.

La actividad extra diaria se termina al finalizar el servicio programado.

Las horas de actividad extra diaria se retribuirán tal como se establece en las tablas salariales.

ARTICULO 58.- ACTIVIDAD AEREA DIURNA

Es la comprendida entre las 07.00 y las 21.00 hrs. del lugar donde se inicie el servicio.

ARTICULO 59.- ACTIVIDAD AEREA NOCTURNA

A efectos retributivos y de acuerdo con la definición de la Circular Operativa nº 16/80 de la Dirección General del Transporte Aéreo, se considera como tal la comprendida entre las 21.00 y las 07.00 horas locales del lugar donde se inicie el servicio.

ARTICULO 60.- VUELO NOCTURNO

A efectos de límites de actividad se consideran vuelos nocturnos todos aquellos que comprendan cuatro o más horas de actividad Aérea nocturna. \*

ARTICULO 61.- TRANSPORTE EN SITUACION

En aquellos casos en que la ejecución de un vuelo o serie de vuelos como miembro de la Tripulación vaya precedido de transporte en situación, sin que medie un período de descanso, la actividad aérea se contará desde 60 minutos antes de la hora programada de salida para el transporte en situación hasta treinta minutos después de haberse inmovilizado la aeronave en el aparcamiento, una vez finalizado el vuelo o serie de vuelos como miembro de la Tripulación.

En aquellos casos en que la ejecución de un vuelo o serie de vuelos como miembro de la Tripulación vaya seguido de un transporte en situación, sin que medie un período de descanso, la actividad se terminará 30 minutos después de haber finalizado el vuelo en situación.

En este supuesto (actividad aérea seguida de un transporte en situación) la empresa no podrá programar, salvo pacto específico con los Representantes Sindicales de los Pilotos, períodos de actividad (actividad aérea más transporte en situación) superiores a 17 horas.

En aquellos casos en que los transportes en situación vayan precedidos o seguidos de un período de descanso se contabilizarán como Actividad desde 60 minutos antes de la hora programada de salida para el transporte en situación, hasta 30 minutos después de la llegada.

ARTICULO 62.- TIEMPO DE VUELO

Es el tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo (tiempo "entre calzos"). A efectos retributivos se considerará éste como tiempo de vuelo, hasta tanto se pacten unos tiempos baremos.

ARTICULO 63.- TIEMPO EFECTIVO DE VUELO

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

ARTICULO 64.- ETAPA

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

En el caso de que el tiempo real de vuelo entre el despegue y el aterrizaje en el mismo aeropuerto fuera superior a treinta minutos, tendrá consideración de etapa a efectos de limitación del número de éstas.

ARTICULO 65.- SERVICIO DE VUELO

Etapa o serie de etapas programadas a un Piloto como Miembro de la Tripulación para su realización en un período de actividad aérea sin interrupción de descanso.

ARTICULO 66.- SERIE DE SERVICIOS VUELO

Servicios de Vuelo asignados a un Piloto a realizar desde que abandona su base y hasta su regreso a ella.

ARTICULO 67.- TRIPULACION TECNICA MINIMA

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

**ARTICULO 68.- TRIPULACION TECNICA OPERATIVA**

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

**ARTICULO 69.- VUELOS DE PRUEBA, FERRY TECNICOS Y VUELOS CANCELADOS**

- a) Vuelos de Prueba.- Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes del avión. Estos se realizarán con la Tripulación Técnica mínima requerida más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo. Este servicio tendrá carácter voluntario.
- b) Vuelos Ferry Técnicos.- Son aquellos que se realizan con algún problema técnico y con la Tripulación Técnica mínima requerida a bordo.
- c) Vuelos cancelados.- Son aquellos vuelos que, después de la presentación de la Tripulación a la firma, son cancelados. En estos casos, los pilotos devengarán tres horas de vuelo en su nivel correspondiente.

**ARTICULO 70.- VUELOS TRANSOCEANICOS O DE HUSOS HORARIOS**

Son aquellos vuelos en los que la diferencia de husos horarios entre aeropuerto de salida y aeropuerto de destino final es de cuatro o más.

**ARTICULO 71.- TRIPULACION REFORZADA**

Es la que comprende algún piloto adicional, poseedor de la licencia que le permita ocupar un puesto de trabajo en el avión, al objeto de que algún miembro de la tripulación técnica pueda disfrutar de un descanso parcial a bordo.

**ARTICULO 72.- IMAGINARIA**

Situación durante la cual un Piloto permanece a la inmediata disposición de la Compañía para serie asignado un servicio de vuelo con una antelación de 1 hora. La imaginaria de 24 hrs. comenzará a las 07.00 y terminará a las 06.59 horas locales.

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

Un periodo de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo, ni sin haber completado el periodo de descanso de la Actividad anterior.

No se programará imaginaria el día anterior a una serie de servicios de vuelos.

Cuando a un Piloto de imaginaria se le asigne un servicio o serie de ellos sin regreso a la base en el mismo día, se le notificará la duración de la ausencia prevista.

La imaginaria devengará tres horas del primer bloque en el nivel correspondiente. Si durante la imaginaria se realizara un vuelo inferior a tres horas de vuelo, se devengará tres horas y si la duración del vuelo es superior, las horas realmente efectuadas.

**ARTICULO 73.- DIA FRANCO DE SERVICIO**

Se considera día franco de servicio aquél en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un vuelo o

servicio. Este debe serle asignado antes de las 22 horas del día anterior, y el Piloto tendrá la obligación de establecer contacto con la Compañía después de dicha hora límite de asignación de servicio y hasta las 24 horas.

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

**ARTICULO 74.- DIA LIBRE**

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

No se programará día libre cuando el vuelo del día siguiente inicie su actividad antes de las 06.00 hrs. LT.

**ARTICULO 75.- RETEN**

Situación del Piloto en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas.

La situación de retén se contabilizará como cuatro horas de actividad a efectos del cómputo mensual de este concepto.

**ARTICULO 76.- INCIDENCIAS**

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

La Tripulación de incidencias deberá contactar diariamente con la Compañía de 22:00 a 24:00 horas, siéndole abonada la media de horas mensual de la flota en el caso de que no la alcanzase.

La asignación de incidencias se hará por turno rotativo.

**SECCION SEGUNDA****LIMITES Y REGULACIONES****ARTICULO 77.- LIMITACIONES**

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

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

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, periodos de descanso, tiempo fuera de base y días libres y festivos deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Pilotos que desempeñan las mismas funciones en una flota determinada y estén en la misma base.

Las diferencias imposibles de subsanar en un mes determinado serán corregidas en los meses sucesivos, de tal manera que al finalizar el año tales diferencias queden compensadas en la medida de lo posible.

La regla básica de la planificación de servicios deberá ser conceder a los Pilotos tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

La Dirección de la Compañía y los Representantes de los Pilotos admiten 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 un mejor acoplamiento de las programaciones.

Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos limitaciones especiales, una vez examinadas todas las circunstancias.

**ARTICULO 78.- LIMITE DE ACTIVIDAD AEREA**

- 1.- La máxima actividad aérea permitida será de 14,5 horas diarias.

No obstante lo anterior, se admite excepcionalmente la programación de la actividad aérea hasta 16 hrs. diarias para efectuar los vuelos que así lo requieran, siempre y cuando:

- a) Incluya un máximo de dos etapas.

- b) El horario de comienzo de la actividad sea entre las 06:30 y las 09:30 Lt. del lugar donde se inicie el servicio.

Para vuelos cuya actividad aérea vaya seguida de un vuelo en situación, sin que medie un periodo de descanso, la actividad máxima programable es de 17 horas diarias, salvo pacto expreso con la Representación Sindical de Pilotos para actividades de mayor duración.

- 2.- Para vuelos nocturnos la actividad diaria máxima será de 12 hrs. 30 minutos con las siguientes limitaciones:

- a) Un máximo de dos etapas, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 79.  
b) Un máximo de cuatro servicios de vuelo al mes, separados entre sí un mínimo de 72 horas.

En un periodo de 24 horas que incluya un vuelo nocturno no se podrá programar ningún otro servicio.

- 3.- En los vuelos transoceánicos o de husos horarios, registrarán las siguientes limitaciones:

- a) El máximo de actividad aérea, con tripulación mínima, será de 14 hrs. 30 minutos.

Esta actividad será ampliable a 16 hrs. con tripulación reforzada.

- b) En vuelos nocturnos la actividad aérea máxima con tripulación mínima será de 12 hrs. 30 min., siendo ampliable a 14 hrs. 30 min. con tripulación reforzada.

#### ARTICULO 79.- LIMITE DE ETAPAS

El número máximo de etapas programadas serán las siguientes:

- Diurnas..... 5
- Nocturnas..... 2

En vuelos diurnos se podrá realizar una sexta etapa no programable para regreso a base y en vuelos nocturnos una tercera etapa programable para regreso a base, entendiéndose por base en este caso cualquiera de las que tiene establecidas la Compañía (Palma de Mallorca, Las Palmas, Tenerife y/o Madrid).

Para los vuelos transoceánicos o de husos horarios el número máximo de etapas será de dos.

La Representación Sindical de Pilotos, conjuntamente con la Compañía, acordará soluciones para aquellos casos excepcionales que no cumplan la presente norma.

Sin perjuicio de lo anterior, el número máximo de etapas establecido en este Artículo podrá ser aumentado en base a disminuciones de la actividad máxima permitida, pactadas con la Representación de los Pilotos.

#### ARTICULO 80.- LIMITE MAXIMO DE HORAS DE VUELO

A este efecto se establecen los límites señalados por la Dirección General de Aviación Civil.

#### ARTICULO 81.- FACULTADES DEL COMANDANTE

No obstante todas las normas anteriores, el Comandante de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas establecidas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes esenciales para la operación de la aeronave sobrepasen las limitaciones establecidas.

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 periodo de descanso adecuado, el Tripulante o Tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar comprometida.

#### ARTICULO 82.- RESPONSABILIDAD CIVIL DEL COMANDANTE

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

Sin embargo, quedarán excluidas de esta subrogación en la responsabilidad las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas tipificados en las leyes penales comunes, que se registrarán por las disposiciones establecidas por la Ley.

#### SECCION TERCERA: DESCANSOS

#### ARTICULO 83.- LUGAR DE DESCANSO

Es el que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Pilotos o el propio domicilio.

#### ARTICULO 84.- PERIODO DE DESCANSO

Se entiende por periodo de descanso el asignado a un piloto con el fin específico de que pueda descansar entre dos periodos de actividad, siendo el descanso mínimo igual al tiempo de actividad invertido en el servicio anterior o 10 hrs. (11 hrs. 30 min. entre aterrizaje y despegue), el que sea mayor.

A efectos de programación el tiempo de descanso se calculará siempre sobre el tiempo de actividad del periodo anterior.

Prevía aceptación del piloto se podrá iniciar un servicio con el descanso mínimo de 10 hrs. (11 hrs. 30 min. entre aterrizaje y despegue).

A efectos de la programación para comienzo del descanso, se contabilizará en los vuelos transoceánicos o de husos horarios 60 minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento.

#### ARTICULO 85.- DESCANSO EN VUELOS TRANSOCEANICOS O DE HUSOS HORARIOS

Los periodos de descanso en los vuelos transoceánicos o de husos horarios serán los siguientes:

- a) Un tiempo igual a la actividad anterior con inclusión de una noche local (entre 23.00 y 07.00 LT).  
b) En los vuelos de regreso a base. 36 hrs. incluyendo dos noches locales (entre 23.00 y 07.00 LT.)

#### ARTICULO 86.- DESCANSO REDUCIDO

En los casos en que el Piloto renuncie a disfrutar del descanso que le correspondería de acuerdo con los artículos 84 y 85 las horas de descanso no disfrutadas se retribuirán en concepto de descanso reducido, tal como se establecen en las tablas salariales.

#### ARTICULO 87.- DESCANSO PARCIAL EN TIERRA

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

El descanso parcial en tierra debe ser como mínimo de 6 hrs. sin que llegue a alcanzar el tiempo de descanso mínimo.

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad y permitirá aumentar el límite de actividad en la mitad del descanso disfrutado.

## CAPITULO VII

## RETRIBUCIONES

ARTICULO 88.- DIAS LIBRES

- 1.- Los Pilotos disfrutarán de once días libres programados cada mes, en su base, excepto los meses de Julio y agosto, que serán ocho y el mes de septiembre que será de nueve.

La programación de días libres aislados se realizará de forma que el Piloto disfrute de 32 horas consecutivas, como mínimo, computadas desde la finalización del último servicio hasta la presentación para el servicio siguiente, que en ningún caso será antes de las 06.00 horas locales del siguiente día. Para poder tener la consideración de día libre, el servicio anterior, programada su finalización antes de la 24.00 horas L.T., no deberá haber terminado más tarde de las 02.00 horas locales

En los casos de días libres agrupados, se le añadirán a las 32 horas del día aislado, 24 horas adicionales por cada día libre adicional.

- 2.- La mitad de los días libres de cada mes serán inamovibles; de éstos, cuatro estarán programados al menos en grupos de dos; estos días aparecerán en el C.S. con la clave LL.

El resto de los días libres podrán ser cambiados o programados con un preaviso mínimo de 48 horas.

- 3.- Todo día que un piloto deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre de servicio. El día de reconocimiento médico no se contabilizará como día libre.

- 4.- Los Pilotos que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, tal como se definen estos conceptos en la Ordenanza Laboral para Personal de Compañías Charter, podrán disponer de cuatro, seis y diez días libres respectivamente; asimismo dispondrán de la mitad de estos días, al reincorporarse a su base.

- 5.- La programación de días libres se acomodará a las solicitudes de pilotos recibidas, siempre y cuando la Programación de Vuelos lo permita.

- 6.- Durante la realización de cursos se tendrán en cuenta las siguientes normas:

- a) En los cursos que tienen lugar fuera de base del piloto, los días libres correspondientes al período del curso se recuperarán en base al regreso del mismo.

A solicitud del interesado se podrá disfrutar hasta un tercio de dichos días libres antes del inicio del curso.

Los días libres mencionados serán incluidos en la programación mensual de pilotos.

- b) En el supuesto de cursos efectuados en la propia base del piloto, se reservarán el sábado y el domingo como días libres.

- 7.- Los días libres no disfrutados se compensarán en los siguientes meses a razón de dos días libres por cada uno no disfrutado, o uno añadido a vacaciones a petición del interesado.

ARTICULO 89.- VACACIONES

El período de vacaciones tendrá una duración de treinta días naturales; de común acuerdo podrá ser fraccionado en dos períodos de quince días. El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del Anexo II a este Convenio.

Los períodos de mayor actividad de la empresa se podrán excluir del período de disfrute de vacaciones contemplado en el calendario anual acumulándose los turnos en los restantes períodos.

ARTICULO 90.- CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

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

## a) RETRIBUCIONES FIJAS

- 1.- Salario Base
- 2.- Antigüedad
- 3.- Prima por razón de viaje
- 4.- Complemento Técnico Flota B-767
- 5.- Gratificaciones extraordinarias
- 6.- Plus de transporte
- 7.- Prima de responsabilidad (cuando corresponda)

## b) RETRIBUCIONES VARIABLES.

- 1.- Exceso prima razón viaje
- 2.- Actividad aérea extra diaria
- 3.- Exceso de actividad
- 4.- Asistencia técnica (Line Checks)
- 5.- Descanso reducido
- 6.- Prima por actividad nocturna
- 7.- Prima husos horarios
- 8.- Retribución de transporte en situación

## c) OTRAS RETRIBUCIONES

- 1.- Plus por Jefatura y cargos adicionales
- 2.- Dietas nacionales e internacionales
- 3.- Gratificación de residencia, destacamento o destino
- 4.- Dieta de mantenimiento de material

ARTICULO 91.- SALARIO BASE

Los salarios base de cada Piloto son los reflejados en las Tablas Salariales de los grupos de Primeros y Segundos Pilotos estipulados en los contratos individuales de los mismos, incluyendo los aumentos y cambios de nivel o categoría correspondiente en cada caso.

ARTICULO 92.- ANTIGÜEDAD

Los Pilotos de plantilla de SPANAIR S.A. recibirán por este concepto un 7,50% del salario base anual correspondiente a su grupo por trienio, hasta el máximo que fije la legislación vigente.

ARTICULO 93.- PRIMA POR RAZON DE VIAJE

Los Pilotos percibirán, en concepto de prima por razón de viaje, las cantidades que se especifican en los Anexos IV y V, y que vienen referidas a la cantidad de 55 horas de vuelo mensuales para la flota MD, y de 50 horas para la flota B-767.

ARTICULO 94.- COMPLEMENTO TECNICO

Los Pilotos 2os, mientras presten servicios en la flota B-767, percibirán en concepto de complemento técnico, las cantidades que se especifican en el Anexo V, en función de su nivel correspondiente.

ARTICULO 95.- GRATIFICACIONES EXTRAORDINARIAS

La empresa satisfará al Piloto dos pagas extraordinarias que se devengarán el 30 de Junio y el 20 de Diciembre de cada año por el importe de salario base y prima razón viaje; también incluirán, en su caso, complemento técnico, complemento de antigüedad y prima de responsabilidad.

Las gratificaciones extraordinarias se abonarán de acuerdo con el siguiente criterio: la de Junio estará referida al primer semestre de año y la de Diciembre al segundo semestre. En los casos de altas y bajas dentro de cada uno de los semestres se abonará la parte proporcional correspondiente.

En los casos de cambios de los conceptos retributivos dentro del semestre, corresponde el abono de la gratificación con los emolumentos que se disfrutarán en el momento del pago.

#### ARTICULO 96.- PLUS DE TRANSPORTE

Los Pilotos percibirán en concepto de plus de Transporte mensualmente, las cantidades que se especifican en las tablas salariales al respecto.

#### ARTICULO 97.- PRIMA DE RESPONSABILIDAD DE COMANDANTE

Los Pilotos con función de Comandante en la Compañía percibirán, en tanto que desempeñen esta función, la cantidad fijada en las tablas salariales vigentes.

#### ARTICULO 98.- EXCESO PRIMA RAZON VIAJE

En la retribución variable que percibe el Piloto cuando se produce un exceso sobre las horas que constituyen la prima horaria garantizada.

Su cuantía se establece en las tablas salariales.

#### ARTICULO 99.- ACTIVIDAD EXTRA DIARIA

Se establece esta prima para retribuir aquellos casos en que se exceda de doce horas de actividad en la ejecución de un servicio de vuelo programado.

Las horas de actividad extra diaria se retribuirán tal como se establece en las tablas salariales.

#### ARTICULO 100.- EXCESO DE ACTIVIDAD

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

#### ARTICULO 101.- PRIMA POR ASISTENCIA TECNICA (LINE CHECKS)

El importe correspondiente a los Line Checks efectuados por los Pilotos, tal como se establece en la tabla salarial, se distribuirá entre el Comandante y el Copiloto de cada vuelo, en un porcentaje del 50% respectivamente. Si un Piloto no estuviese capacitado para efectuar el Line Check, el otro percibirá el 100%.

#### ARTICULO 102.- PRIMA POR DESCANSO REDUCIDO

Como prima por descanso reducido se establecen las cantidades reflejadas en las tablas salariales. A estos efectos se considerarán las horas de descanso reducido de acuerdo con lo establecido con la definición de este mismo Convenio.

#### ARTICULO 103.- PLUS DE ACTIVIDAD NOCTURNA

En concepto de prima de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en el artículo 59, y será una cantidad igual a la indicada en las tablas salariales.

#### ARTICULO 104.- PRIMA POR HUSOS HORARIOS

La prima por husos horarios se aplicará a las horas block de aquellos trayectos en los que la diferencia de husos

horarios entre aeropuerto de salida y aeropuerto de destino final sea más de tres; dicha prima, que se devengará cualquiera que sea la flota en que se realice, se abonará a los importes reflejados en las tablas salariales vigentes.

#### ARTICULO 105.- RETRIBUCION DE TRANSPORTE EN SITUACION

Las horas de actividad efectuadas en transportes en situación se retribuirán al 50% del precio de la hora de vuelo del bloque 1, en los siguientes casos:

- a) Siempre que dichos vuelos se realicen inmediatamente antes o después de una actividad aérea, sin que medie un periodo de descanso.
- b) El resto de vuelos en situación, en lo que exceda de siete horas/mes efectuadas en este tipo de servicio.

#### ARTICULO 106.- RETRIBUCION EN VACACIONES

Durante el tiempo de vacaciones se abonarán los siguientes emolumentos: salario base y prima razón viaje; también se percibirán, en su caso, complemento técnico, complemento de antigüedad y prima de responsabilidad.

#### ARTICULO 107.- DIETAS

1.- Dieta es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Empresa fuera de su base. Pueden ser nacionales o internacionales según los gastos a cubrir se originen en territorio nacional o extranjero.

Su cuantía es la que se especifica en las tablas salariales.

Los gastos del hotel, desayuno y transporte serán por cuenta de la empresa.

Los casos de Destacamentos, Residencia o Destino se regularán por las normas contenidas en el Anexo 1 y con carácter supletorio la O.M. de 26/11/74.

2.- En aquellos desplazamientos que no impliquen pernoctar fuera de la base, es obligación de la Compañía facilitar al piloto la debida manutención de comida y/o cena, bien a bordo de la aeronave, bien en un determinado aeropuerto. Para ello la Compañía contratará con las distintas empresas de restauración de los aeropuertos pertinentes con el fin de facilitar el mencionado servicio.

En el caso de que dicha obligación no pueda ser cumplida se abonará media dieta (por almuerzo ó por cena) si la hora real de llegada del avión es posterior a las 14.30 hrs. LT. o a las 22.30 hrs. LT, respectivamente.

3.- En aquellos desplazamientos que impliquen pernoctar uno o varios días fuera de base, el abono de dietas se ajustará a las siguientes normas:

a) Día de salida de base:

- 1.- Si la firma de presentación al vuelo o servicio se produce antes de las 15 hrs. L.T., se abonará dieta completa.
- 2.- Si la firma se produce después de las 15 hrs. L.T. y antes de las 23 hrs. L.T., se abonará media dieta.
- 3.- Si la firma se produce después de las 23 hrs. no se abonará dieta.

b) Día de llegada a base:

- 1.- Si la terminación de la actividad aérea (30 minutos después de la toma) se produce antes de las 13 hrs. no se abonará dieta por ese día.

2.- Si la terminación de la actividad aérea se produce entre las 13 hrs. y las 21 hrs. L.T. se abonará media dieta por este día.

3.- Si la terminación de la actividad aérea se produce después de las 21 hrs. LT se abonará por ese día dieta completa.

c) El resto de días fuera de base, excluidos el de salida y el de llegada, se abonarán a razón de un día de dieta cada uno.

4.- En lo dispuesto en la cláusula anterior será de aplicación independientemente de que además pueda existir alimentación a bordo de avión o aeropuerto respectivo.

El pago de dieta no podrá ser bajo ningún concepto duplicado el mismo día.

#### ARTICULO 108.- UNIFORMIDAD Y MATERIAL VARIO

La uniformidad es de uso obligatorio para todos los servicios de vuelo.

El material de vestuario, uniformidad y equipo de trabajo será proporcionado por la Compañía SPANAIR en las cantidades y caducidad que se señalan en el Anexo III.

La dieta de mantenimiento de material tendrá devengo anual y se hará efectiva de acuerdo con lo dispuesto en la tabla salarial vigente.

#### ARTICULO 109.- RETRIBUCION EN SITUACION DE COMISION DE SERVICIO

Durante los cursos o situaciones de comisión de servicio de duración igual o superior a un mes continuado, a partir del trigésimo día se devengará la media de las horas de vuelo efectuadas en igual período de tiempo por los Pilotos de su grupo y flota en situación de actividad, siempre que esa media resulte superior en número de horas a la prima mínima horaria garantizada.

Quedan excluidos de lo dispuesto en el apartado anterior los cursos efectuados por los pilotos de nuevo ingreso al causar alta en la Compañía.

#### ARTICULO 110.- RETRIBUCION EN PROMOCION A PRIMER PILOTO

Una vez realizado el período de "Pilot in Command Under Supervision" (P.I.C.U.S.) y en el momento de su promoción a Primer Piloto, se reconocerá al piloto los derechos económicos de su nueva especialidad, correspondientes a nivel 7, con efectos desde el inicio del entrenamiento, pero sin que en ningún caso pueda exceder de tres meses.

### **CAPITULO VIII**

#### **TRANSPORTES Y ALOJAMIENTOS**

#### ARTICULO 111.- TRANSPORTE EN BASE PRINCIPAL

La Compañía abonará a cada Piloto que permanezca en situación de actividad el correspondiente plus de transporte.

#### ARTICULO 112.- TRANSPORTE FUERA DE LA BASE PRINCIPAL

El transporte fuera de la base principal del Piloto será facilitado por la Compañía y a cargo de ella.

Dicho transporte se realizará, siempre que sea posible, en medios-colectivos que deberán reunir unas mínimas y aceptables condiciones de uso, confort y limpieza.

La recogida de tripulaciones se efectuará con la antelación suficiente para que la presentación en el aeropuerto se realice normalmente una hora antes de la hora estimada de salida del vuelo.

#### ARTICULO 113.- ACCIDENTES IN ITINERE

SPANAIR a efectos de consideración de accidentes "in itinere", reconoce a sus Pilotos, que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo al domicilio del Piloto o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonables exigidos por ella en cuanto a:

- Itinerarios normales
- Medios adecuados
- En tiempo razonable

#### ARTICULO 114.- ALOJAMIENTO

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

La contratación del alojamiento en los hoteles, incluido un desayuno tipo buffet o similar, se hará directamente por la Compañía.

En la selección de los hoteles participará la Representación Sindical de los Pilotos que dará su visto bueno.

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

### **CAPITULO IX**

#### **SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA, SEGUROS**

#### **Y PERDIDA DE LICENCIA**

#### ARTICULO 115.- SEGURIDAD SOCIAL COMPLEMENTARIA

- 1.- Con independencia de lo establecido en la Ley General de Seguridad Social sobre prestaciones en caso de enfermedad común, accidente no laboral y/o maternidad, el Piloto percibirá las prestaciones de la Seguridad Social incrementadas hasta el 75% del salario hasta el cuarto día hasta el vigésimo, ambos inclusive y hasta el 85% a partir del vigésimo primer día a contar desde el de la baja a cargo de la empresa.
- 2.- En caso de accidente de trabajo, el trabajador percibirá el 100% del salario a cargo de la empresa sin más limitación de tiempo que el previsto a continuación.
- 3.- Estos complementos de garantía serán abonados tan sólo hasta el límite de dieciocho meses contados desde el momento en que se produjo la baja, salvo que el trabajador pase con anterioridad a la situación de invalidez en cualquiera de los grados de incapacidad previstos. En este caso el complemento se abonará hasta el día en que pase la situación de invalidez.
- 4.- El salario a que se refieren los apartados anteriores estará integrado por el salario base y la prima por razón de viaje, y también, los complementos de antigüedad y técnico, y la prima de responsabilidad, si proceden.
- 5.- Para tener derecho a tal complemento el trabajador deberá someterse a los exámenes que la empresa determine y por los facultativos que ésta designe.

En cualquier caso, el informe desfavorable de los médicos designados por SPANAIR será causa automática de la suspensión del pago de este complemento.

**ARTICULO 116.- SEGUROS**

La Compañía SPANAIR abonará, en concepto de seguros de jubilación y de pérdida de Licencia las cantidades que, en función de la edad del piloto, aparecen detalladas en el Anexo VI a este Convenio.

Los citados importes han sido establecidos según las bases reguladoras que en su caso hubieran correspondido en el Montepío Loreto.

Dichos importes serán revalorizados anualmente de acuerdo con el IPC previsto para los doce meses siguientes.

**ARTICULO 117.- PERDIDA DE LICENCIA**

En el supuesto de que un piloto pierda su capacidad para el desempeño de su labor por retirada de su licencia antes del límite de edad legalmente establecido, bien por causas médicas o bien por pérdida objetiva de la capacidad para ejercer como tal, sobrevenida con posterioridad a su ingreso y en cualquier tiempo durante el contrato, salvo los supuestos de I.L.T., invalidez, accidente o jubilación, la empresa atendidas las vacantes de plantilla y con preferencia a cualquier contratación, deberá asignarle otro puesto de trabajo dentro de las funciones propias de su categoría laboral, conservando los mismos haberes básicos, salvo la prima de responsabilidad.

Si no existiese posibilidad de emplear al trabajador en un puesto dentro de su categoría laboral, la empresa procurará asignarle otro distinto, incluso en tierra, si bien, en este caso y aun conservando su categoría y antigüedad el piloto pasará a percibir sus haberes en la cuantía que el nuevo puesto tenga asignada.

**ARTICULO 118.- PERIODO PREVIO A LA JUBILACION**

Mientras los pilotos no pueden acceder a la jubilación de la Seguridad Social antes de cumplir los 65 años, y en tanto a partir de los 60 años no pueden prestar sus servicios como tales, SPANAIR se compromete a abonar la cotización a la Seguridad Social, sea mediante convenio especial si procediera, o por el sistema de cotización ordinario, de las cuotas correspondientes a Empresa y trabajador, por el período comprendido entre los 60 y 65 años, de todos aquellos Pilotos que, de alta en la plantilla de la Empresa al cumplir los 60 años, computen en la misma una antigüedad mínima de diez años.

Ello es sin perjuicio de que la Empresa pueda destinarlos en este tramo temporal a prestar servicios cualificados en tierra, si lo estima oportuno, con la remuneración adecuada y con el consiguiente prorrateo de cotizaciones, respecto de las que el Piloto asumiría la parte correspondiente a la remuneración percibida.

**ARTICULO 119.- ENFERMEDAD O ACCIDENTE FUERA DEL TERRITORIO NACIONAL**

Los Pilotos que se hallen en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional, tendrán pleno derecho a que la Compañía, o la Empresa de Asistencia Sanitaria concertada, se haga cargo de la totalidad de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos aconsejen el traslado a su residencia, centro de trabajo habitual o al lugar que estimen oportuno, siendo a cargo de la Compañía los gastos de dicho traslado.

Lo previsto en el párrafo anterior se extenderá a los familiares de primer grado que estén a cargo del trabajador y lo acompañen en su desplazamiento, cuando el tiempo en comisión de servicio fuera de España resulte superior a treinta días. La Empresa deberá tener conocimiento previo de cuáles serán dichas personas.

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

## CAPITULO X

## RECONOCIMIENTO Y GARANTIAS SINDICALES

**ARTICULO 120.- RECONOCIMIENTO Y GARANTIAS SINDICALES**

1.- Spanair reconoce a la Sección Sindical de SEPLA en la Empresa como interlocutor exclusivo en la actualidad, en lo referente a los acuerdos y convenios colectivos del grupo de Pilotos especialmente en lo que se derive de la interpretación y aplicación del Convenio Colectivo de 1991, en razón de su nivel de implantación en el referido grupo profesional

Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente.

2.- Spanair podrá establecer expresamente con dicho Sindicato lo que considere oportuno para el mejor entendimiento entre el mismo y la Empresa, de acuerdo con la legislación vigente.

3.- Los Delegados Sindicales serán tres para SEPLA y tendrán las garantías y facilidades que establece la normativa y la práctica vigente.

4.- Igualmente, como Representantes de los Pilotos tendrán las funciones que para los mismos se contienen en el presente Convenio y en la legislación vigente para la representación de los trabajadores.

## ANEXO I

## DESTACAMENTO, RESIDENCIA Y DESTINO

## 1.- DEFINICIONES

## BASE

Lugar donde un piloto 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.

## DESTACAMENTO

El lugar donde un Piloto 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.

## RESIDENCIA

El lugar donde un Piloto 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.

## DESTINO

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

## 2.- ROTACIONES, DESTACAMENTO, RESIDENCIAS Y DESTINOS

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

Cuando por razones técnicas impidan a un piloto ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito a la DOPS.

b) Puntuación: Sólo se aplicará puntuación a los destacamentos, residencias ó 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 piloto 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 piloto inmediatamente después de terminada la misma.

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

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

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

c) Peticiones:

La DOPS ofrecerá por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamentos, residencia o destino disponible.

Los pilotos que los soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la DOPS 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 ó 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.

- Forzoso:

Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubra total o parcialmente con pilotos que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con pilotos enviados forzosos.

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

Cuando un piloto haya sido enviado forzosamente 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 pilotos.

Todo piloto enviado forzoso, podrá cambiar su turno con otro piloto, si ambos acceden quedando obligado a ocupar su turno cuando le corresponda.

Las situaciones de desplazamientos de la totalidad de la plantilla de pilotos a punto o puntos fuera de la base habitual, serán considerados como forzosos a los efectos de puntuación.

Los plazos de preaviso serán los siguientes:

Destacamento 3 semanas  
Residencia 4 semanas  
Destino 6 semanas

## ANEXO II

### VACACIONES

#### 1.- INTRODUCCION

De acuerdo con la ORDENANZA LABORAL, (Art. 44) las vacaciones de los Pilotos se concederán según las necesidades del servicio. No obstante, es política de esta DIRECCION DE OPERACIONES que los pilotos puedan disfrutar la mayor parte de sus vacaciones correspondientes en los meses y fechas de su elección.

La distribución y valoración de los periodos de vacaciones hace necesario el establecimiento de una normativa que permita a los Pilotos elegir sus periodos de vacaciones y valorar comparativamente a su vez las fechas en que dichas vacaciones se han disfrutado a fin de que la distribución de las mismas cada año sea lo más justa y equitativa posible.

#### 2.- PUNTUACION

	1ª Quincena	2ª Quincena
Julio-Agosto ..... 24 puntos	12	12
Septiembre ..... 16 puntos	10	6
Junio ..... 12 puntos	4	8
Mayo ..... 8 puntos	4	4
Diciembre ..... 6 puntos	0	6
Febrero, Octubre, Noviembre ..... 0 puntos	0	0
Enero, ..... 6 puntos	6	0
Marzo, Abril ..... 6 puntos la quincena de Pascua y Semana Santa.		

Independientemente de las puntuaciones se computarán a razón de dos puntos los días 24, 25 y 31 de Diciembre y 1 y 6 de Enero siempre y cuando las vacaciones sean de menos de 15 días.

La valoración de cada día de vacaciones se efectuará aplicando la parte alícuota del coeficiente del mes correspondiente. Se considerarán voluntarios lo primeros 30 días solicitados.

Los periodos de vacaciones con carácter forzoso no serán contabilizados.

Las puntuaciones serán acumulativas con los años anteriores y se publicarán el 31 de Noviembre de cada año.

#### 3.- DISTRIBUCION

Para los pilotos ingresados durante el año en curso las vacaciones solicitadas se distribuirán según los cupos disponibles cada mes y serán otorgadas según un criterio de antigüedad basado en la fecha de incorporación de la Compañía.

## ANEXO III

## UNIFORMIDAD

## UNIFORMES TIPO

## Comandantes

Descripción	Nuevo	Usado	Entrega inicial	Renovac.		Precio Total
				Me.	Un	
Gorra Comandante	8.300	8.300	1	24	1	8.300
Americana lana piloto	25.400	10.000	2	18	1	50.800
Pantalón lana piloto	11.250	3.000	3	6	1	33.750
Camisa manga corta	2.200	1.000	5	6	2	11.000
Corbata uniforme	800	800	2	12	1	1.600
Chaleco técnicos masculinos	3.300	3.300	1	18	1	3.300
Gabardina trip. masculino	36.900	10.000	1	48	1	36.900
Cinturón	950	500	1	24	1	950
Hebilla cinturón	330	330	1	36	1	330
Zapatos caballero	5.300	2.000	2	12	1	10.600
Bolsa de vuelo	9.000	9.000	1	36	1	9.000
Maleta piloto	10.774	7.000	1	60	1	10.774
Attache	6.608	4.000	1	60	1	6.608
Alas pequeñas	1.596	1.596	1	36	1	1.596
Galones Comandante	2.400	2.400	1	18	1	2.400
Pasador corbata	885	885	1	36	1	885
Tarjeta SPANAIR	525	1.000	1	36	1	525
Tarjeta aparcamiento	250	500	1	36	1	250
Tarjetas visita	1.650	1.650	2	36	2	3.300

## UNIFORMES TIPO

## Piloto

Descripción	Nuevo	Usado	Entrega inicial	Renovac.		Precio Total
				Me.	Un	
Gorra F/O	6.800	6.800	1	24	1	6.800
Americana lana piloto	25.400	10.000	2	18	1	50.800
Pantalón lana piloto	11.250	3.000	3	6	1	33.750
Camisa manga corta	2.200	1.000	5	6	2	11.000
Corbata uniforme	800	800	2	12	1	1.600
Chaleco técnicos masculinos	3.300	3.300	1	18	1	3.300
Gabardina trip. masculino	36.900	10.000	1	48	1	36.900
Cinturón	950	500	1	24	1	950
Hebilla cinturón	330	330	1	36	1	330
Zapatos caballero	5.300	2.000	2	12	1	10.600
Bolsa de vuelo	9.000	9.000	1	36	1	9.000
Maleta piloto	10.774	7.000	1	60	1	10.774
Attache	6.608	4.000	1	60	1	6.608
Alas pequeñas	1.596	1.596	1	36	1	1.596
Galones F/O	2.400	2.400	1	18	1	2.400
Pasador corbata	885	885	1	36	1	885
Tarjeta SPANAIR	525	1.000	1	36	1	525
Tarjeta aparcamiento	250	500	1	36	1	250
Tarjetas visita	1.650	1.650	2	36	2	3.300

## ANEXO IV

## TABLAS SALARIALES FLOTA MD-80

## NIVELES SALARIALES PILOTO 12 1. 992

	S.B. (*)	P.R. (*) VIAJE	FR. (*) RESP.	H.B. 1	H.B. 2	P.H.H.	A.E.D. 1	A.E.D. 2	A.M.	DESC. RED.	H.N.	D.M.M. (**)
1A	347.288	299.968	110.250	7.265	10.871	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.453	145.300
1B	347.288	293.243	110.250	7.265	10.871	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.453	145.300
1C	347.288	286.518	110.250	7.265	10.871	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.453	145.300
1	347.288	279.792	110.250	7.265	10.871	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.453	145.300
2	347.288	273.067	110.250	7.092	10.618	2.100	1.246	3.430	1.401	3.430	1.418	141.840
3	347.288	265.592	110.250	6.897	10.331	2.100	1.246	3.430	1.366	3.430	1.379	137.940
4	347.288	257.286	110.250	6.681	10.011	2.100	1.246	3.430	1.326	3.430	1.336	133.620
5	347.288	248.978	110.250	6.465	9.692	2.100	1.246	3.430	1.287	3.430	1.293	129.300
6	347.288	240.671	110.250	6.249	9.371	2.100	1.246	3.430	1.246	3.430	1.250	124.980
7	347.288	231.437	110.250	6.008	9.013	2.100	1.200	3.299	1.200	3.299	1.202	120.180

Line Check: 5.775 x 50%

## NIVELES SALARIALES PILOTO 22 1. 992

	S.B. (*)	P.R. (*) VIAJE	H.B. 1	H.B. 2	P.H.H.	A.E.D. 1	A.E.D. 2	A.L.M	DESC. RED.	H.N.	D.M.M. (**)
1A	242.550	214.502	5.309	7.988	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.062	106.180
1B	242.550	209.680	5.309	7.988	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.062	106.180
1C	242.550	204.856	5.309	7.988	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.062	106.180
1	242.550	200.032	5.309	7.988	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.062	106.180
2	242.550	195.209	5.187	7.800	1.680	892	2.544	1.001	2.544	1.037	103.7
3	242.550	189.851	5.049	7.592	1.680	892	2.544	978	2.544	1.010	100.980
4	242.550	183.897	4.895	7.354	1.680	892	2.544	950	2.544	979	97.900
5	242.550	177.944	4.741	7.117	1.680	892	2.544	921	2.544	948	94.820
6	242.550	171.990	4.586	6.880	1.680	892	2.544	892	2.544	917	91.720
7	242.550	165.375	4.410	6.615	1.680	857	2.446	857	2.446	882	88.200
8	242.550	124.031	3.308	4.961	1.680	644	1.835	644	1.835	662	66.160

Line Check: 5.775 x 50%

(\*) 14 pagas anuales  
(\*\*) 1 paga anual

TRANSPORTE: BALEARES...14.000	DIETAS: NACIONAL.....6.000
CANARIAS...16.000	EUROPA OCCIDENTAL...10.000 o 100 USD
MADRID.....25.000	RESTO MUNDO.....100 USD

## ANEXO V

## TABLAS SALARIALES FLOTA B-767

## NIVELES SALARIALES PILOTO 12 1.992

	S.B. (*)	P.R. (*) VIAJE	FR. (*) RESP.	H.B.1	H.B.2	P.H.(I)	A.E.D. 1	A.E.D. 2	A.M.	DESC. RED.	H.N.	D.M.M. (**)
1A	347.288	397.057	190.739	8.355	12.501	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.671	145.300
1B	347.288	389.323	190.739	8.355	12.501	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.671	145.300
1C	347.288	381.588	190.739	8.355	12.501	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.671	145.300
1	347.288	373.854	190.739	8.355	12.501	2.100	1.246	3.430	1.430	3.430	1.671	145.300
2	347.288	366.120	190.739	8.155	12.210	2.100	1.246	3.430	1.401	3.430	1.631	141.840
3	347.288	357.524	190.739	7.932	11.881	2.100	1.246	3.430	1.366	3.430	1.586	137.940
4	347.288	347.972	190.739	7.683	11.612	2.100	1.246	3.430	1.326	3.430	1.537	133.620
5	347.288	338.418	190.739	7.435	11.145	2.100	1.246	3.430	1.287	3.430	1.487	129.300
6	347.288	328.864	190.739	7.186	10.777	2.100	1.246	3.430	1.246	3.430	1.437	124.980
7	347.288	318.245	190.739	6.909	10.365	2.100	1.200	3.299	1.200	3.299	1.382	120.160

Line Check: 8.400 x 50%

## NIVELES SALARIALES PILOTO 22 1.992

	S.B. (*)	P.R. (*) VIAJE	C.T. (*)	H.B.1	H.B.2	P.H.H.	A.E.D. 1	A.E.D. 2	A.M.	DESC. RED.	H.N.	D.M.M. (**)
1A	242.550	214.502	91.410	6.105	9.186	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.221	106.180
1B	242.550	209.680	90.446	6.105	9.186	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.221	106.180
1C	242.550	204.856	89.481	6.105	9.186	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.221	106.180
1	242.550	200.032	88.516	6.105	9.186	1.680	892	2.544	1.018	2.544	1.221	106.180
2	242.550	195.209	87.552	5.965	8.971	1.680	892	2.544	1.001	2.544	1.193	103.740
3	242.550	189.850	86.480	5.807	8.730	1.680	892	2.544	978	2.544	1.161	100.980
4	242.550	183.897	85.289	5.629	8.457	1.680	892	2.544	950	2.544	1.126	97.900
5	242.550	177.943	84.099	5.452	8.185	1.680	892	2.544	921	2.544	1.090	94.820
6	242.550	171.990	82.908	5.274	7.912	1.680	892	2.544	892	2.544	1.055	91.720
7	242.550	165.375	81.585	5.072	7.607	1.680	857	2.446	857	2.446	1.014	88.200
8	242.550	124.031	73.316	3.804	5.705	1.680	644	1.835	644	1.835	761	66.160

Line Check: 8.400 x 50%

(\*) 14 pagas anuales  
 (\*\*) 1 paga anual

TRANSPORTE: BALEARES...14.000	DIETAS: NACIONAL.....6.000
CANARIAS...18.000	EUROPA OCCIDENTAL...10.000 o 100 USD
MADRID.....25.000	RESTO MUNDO.....100 USD

## ANEXO VI

## RETRIBUCIONES EN CONCEPTO DE SEGUROS 1992

- Pilotos 1<sup>os</sup>:

- Pilotos > 50 años Grupo A (*).....	75.000 Ptas/mes
- Pilotos > 50 años Grupo B.....	62.000 Ptas/mes
- Pilotos entre 41 y 50 años.....	45.000 Ptas/mes
- Pilotos entre 30 y 39 años.....	40.000 Ptas/mes
- Pilotos < 30 años.....	35.000 Ptas/mes

- Pilotos 2<sup>os</sup>:

- Pilotos > 50 años Grupo A (*).....	75.000 Ptas/mes
- Pilotos > 50 años Grupo B.....	50.000 Ptas/mes
- Pilotos entre 41 y 50 años.....	35.000 Ptas/mes
- Pilotos entre 30 y 39 años.....	30.000 Ptas/mes
- Pilotos < 30 años.....	25.000 Ptas/mes

(\*) Se consideran del Grupo A aquellos Pilotos que, cuenten con más de 10 años de antigüedad en Líneas Aéreas, y vinieran cotizando en el Montepío Loreto.

Las condiciones establecidas para los pilotos integrados en el Grupo A tienen carácter "ad personam", sin que puedan tener aplicación a otro ámbito personal distinto.

## MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

**9539** RESOLUCION de 14 de abril de 1992, de la Dirección General de Comercio Exterior, por la que se reconocen los beneficios arancelarios establecidos por el Real Decreto 2586/1985, de 18 de diciembre, modificado por los Reales Decretos 932/1986, de 9 de mayo, y 1.640/1990, de 20 de diciembre, a la Empresa «Tioxide Europe, Sociedad Anónima».

El Real Decreto 2586/1985, de 18 de diciembre, modificado por los Reales Decretos 932/1986, de 9 de mayo, y 1640/1990, de 20 de diciembre, establece un régimen de suspensiones y reducciones arancelarias aplicables a los bienes de inversión que se importen con determinados fines específicos, recogiendo en su artículo 1.º, entre otros, el de la conservación del medio ambiente.

Al amparo de dicha disposición, y de acuerdo con los trámites previstos en la Orden ministerial de Presidencia del Gobierno del 19 de marzo de 1986, la Empresa «Tioxide Europe, Sociedad Anónima», solicitó de este Departamento el reconocimiento de los beneficios arancelarios establecidos en los citados Reales Decretos.

Cumplidos los trámites reglamentarios, la Dirección General de Política Ambiental del Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha emitido informe favorable a la concesión del beneficio solicitado una vez aprobado el proyecto de instalación de una segunda línea de cristalización, concentración, maduración y filtración de ácido sulfúrico residual en su planta de fabricación de bióxido de titanio en Palos de la Frontera presentado por la referida Empresa.

En consecuencia, esta Dirección General de Comercio Exterior ha resuelto, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.º de la Orden ministerial de Presidencia del Gobierno del 19 de marzo de 1986, lo siguiente:

Primero.-Las importaciones de bienes de equipo que realice la Empresa «Tioxide Europe, Sociedad Anónima», en ejecución del proyecto de instalación de una segunda línea de cristalización, concentración, maduración y filtración de ácido sulfúrico residual en su planta de fabricación de bióxido de titanio en Palos de la Frontera, aprobado por la Dirección General de Política Ambiental del Ministerio de Obras Públicas y Transportes disfrutará, a tenor de lo dispuesto en el Real Decreto 2586/1985, de 18 de diciembre, modificado por los Reales Decretos 932/1986, de 9 de mayo, y 1640/1990, de 20 de diciembre, de los siguientes beneficios arancelarios:

A) Suspensión total de los derechos aplicables a los bienes de equipo, de acuerdo con sus características y naturaleza, cuando se importen de la Comunidad Económica Europea o bien de aquellos países a los que, en virtud de las disposiciones vigentes en cada momento, les sea de aplicación el mismo tratamiento arancelario; o bien

B) Sometimiento a los derechos del Arancel de Aduanas Comunitario, cuando dichos bienes de equipo se importen de terceros países, siempre que este derecho resulte inferior al aplicable en cada momento a los citados países, según el Arancel comunitario establecidos en el artículo 37 del acta de adhesión.

Segundo.-El reconocimiento de los beneficios recogidos en el artículo anterior no prejuzga la inexistencia de producción nacional de los bienes objeto de la inversión. Dichos beneficios sólo resultarán aplicables si se acredita debidamente la inexistencia de fabricación nacional mediante el certificado que en tal sentido expida el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el cual deberá ser presentado ante los Servicios competentes de Aduanas para la aplicación de los beneficios que se recogen en la presente Resolución.

Tercero.-1. Los bienes de equipo que se importen quedarán vinculados al destino específico determinante del beneficio que se concede y, su utilización en fines distintos de los previstos, supondrá la pérdida automática de los beneficios aplicados, siendo exigibles los derechos arancelarios y demás impuestos no percibidos, así como los recargos y sanciones a que hubiera lugar.

2. A los efectos del pertinente control, serán de aplicación las normas contenidas en la circular número 957, de 5 de febrero de 1987, de la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales, relativo a los despachos de mercancías con destinos especiales.

Cuarto.-En atención a lo previsto en el apartado 2 del artículo 5.º de la Orden ministerial de referencia y a efectos de alcanzar los objetivos mencionados en el apartado 3 del mismo artículo, la presente Resolución será aplicable a cuantos despachos de importación se hayan efectuado con carácter provisional con anterioridad a la fecha de esta Resolución.

Quinto.-La presente Resolución, sin perjuicio de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» para general conocimiento, entrará en vigor en el mismo día de su fecha.

Madrid, 14 de abril de 1992.-El Director general, Francisco Javier Sansa Torres.

**9540** RESOLUCION de 14 de abril de 1992, de la Dirección General de Comercio Exterior, por la que se señala el cambio de denominación social de la Empresa «Kellogg-Figueras España, Sociedad Anónima», acogida a los beneficios de los Reales Decretos 2586/1985, 932/1986 y 1640/1990, reconocidos por la Resolución de este Centro de 6 de octubre de 1987.

Por Resolución de 6 de octubre de 1987 («Boletín Oficial del Estado» del 19), la Dirección General de Comercio Exterior resolvió, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.º de la Orden de Presidencia del Gobierno de 19 de marzo de 1986, que los beneficios arancelarios establecidos por el Real Decreto 2586/1985, modificado por los Reales Decretos 932/1986, de 9 de mayo, y 1640/1990, de 20 de diciembre, resultaban aplicables, entre otros, al proyecto de modernización presentado por la Empresa «Kellogg-Figueras España, Sociedad Anónima».

Habiéndose producido el cambio de denominación social de «Kellogg-Figueras España, Sociedad Anónima», por el de «Kellogg España, Sociedad Anónima».

Esta Dirección General, previo informe de la Dirección General de Industrias Agrarias y Alimentarias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha resuelto que los beneficios otorgados a «Kellogg-Figueras España, Sociedad Anónima», por Resolución de 6 de octubre de 1987, deben entenderse concedidos a la firma «Kellogg España, Sociedad Anónima».

La presente Resolución es complementaria de la de 6 de octubre de 1987 y tiene efectividad desde el 8 de febrero de 1990.

Madrid, 14 de abril de 1992.-El Director general, Francisco Javier Sansa Torres.