

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

3717

RESOLUCION de 25 de enero de 1995, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del Convenio Colectivo de la empresa «LTE International Airways, Sociedad Anónima».

Visto el texto del I Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos de la empresa «LTE International Airways, Sociedad Anónima» (código de Convenio número 9009390), que fue suscrito con fecha 19 de noviembre de 1991, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y de otra, por el Comité de Empresa, en representación del colectivo laboral afectado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, 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 de Trabajo 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, 25 de enero de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA «LTE INTERNACIONAL AIRWAYS, SOCIEDAD ANONIMA»

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ambito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los centros de trabajo que «LTE International Airways, Sociedad Anónima» (en lo sucesivo LTE), 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.

Artículo 2. *Ambito personal.*

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

Se excluyen en este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, o Convenios Colectivos.

b) El personal contratado, al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de agosto de 1960 y 18 de junio de 1973, para prestar servicios como tripulantes en prácticas.

c) El personal que ingrese en la Compañía LTE, en función de Título Aeronáutico, recogido en el Decreto de 13 de mayo de 1965, y Orden de 24 de mayo del mismo año, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Artículo 3. *Ambito temporal.*

El presente Convenio tendrá vigencia desde el 1 de noviembre de 1991 hasta el 31 de diciembre de 1992.

Este Convenio será prorrogable tácitamente por períodos de doce meses, si con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento no ha sido pedida oficialmente su revisión total o parcial, por cualquiera de las dos partes.

Artículo 4. *Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.*

Cuantas mejoras se establecen en este Convenio, producirán la compensación de aquellas que con carácter voluntario o pacto, tuviese ya otorgadas la compañía LTE. 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».

Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan vinculadas a su cumplimiento en su totalidad.

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

Artículo 6. *Interpretación.*

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

Artículo 7. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

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

Artículo 8. *Regulación de empleo.*

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

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

CAPITULO II

Principios informadores

Artículo 9. *Dedicación y títulos.*

Los Tripulantes Técnicos se obligan a dedicar toda su actividad profesional aeronáutica a la Compañía LTE 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.

La Compañía LTE se compromete a facilitar a los Tripulantes Técnicos, los medios necesarios para mantener actualizados los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, y mantener el control de las fechas de vencimiento de los mismos, avisando previamente a los interesados.

El Tripulante Técnico utilizará las facilidades dadas por la compañía, y siempre que cumpla en los momentos que se le señalen las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que en la renovación de los títulos o licencias puedan darse.

Artículo 10. *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*

Los Tripulantes Técnicos durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía LTE 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.

Artículo 11. *Otras ocupaciones.*

Los Tripulantes Técnicos no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aeronáutica, sin expresa autorización de la Compañía LTE.

Artículo 12. *Régimen de vida.*

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

Artículo 13. *Servicios a terceros.*

Los Tripulantes Técnicos de la Compañía LTE, podrán realizar los servicios en aviones y trayectos de otras compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Compañía y sus Tripulantes Técnicos a través de su representación sindical, previa autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil, y siempre que se presten tales servicios por una Tripulación Técnica completa de LTE.

Artículo 14. *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para que las operaciones de vuelo de la Compañía LTE se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Tripulantes Técnicos 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 especialmente 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 o cualesquiera otros reglamentos de trabajo, órdenes, instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o sus representantes.

Asimismo, la Dirección de la Compañía, se responsabiliza de facilitar a los Tripulantes Técnicos acceso a los manuales vigentes de: 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.

CAPITULO III

SECCION PRIMERA. DEFINICIONES

Artículo 15. *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 Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo.

Artículo 16. *Tripulante Técnico.*

Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones que permitan asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave, que estén exigidas en el Certificado de Aeronavegabilidad de la D.G.A.C.

Artículo 17. *Tripulación.*

Conjunto de Tripulantes Técnicos y Auxiliares, nombrados expresamente por la Dirección de LTE 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.

Artículo 18. *Piloto.*

Tripulante Técnico, 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 LTE les asigne.

Artículo 19. *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 LTE ha calificado de apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje a bordo de sus aeronaves.

Artículo 20. *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 LTE 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 y manifiesta.

SECCION SEGUNDA. FUNCIONES

Artículo 21. *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 LTE para ejercer el mando.

Artículo 22. *Copiloto.*

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

SECCION TERCERA. CLASIFICACIONES

Artículo 23. *Clasificación económico-profesional.*

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

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

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

Artículo 24. *Clasificación técnica.*

Los Tripulantes Técnicos son pilotos con especialidades de Primeros y Segundos.

Artículo 25. *Escalafón técnico.*

La Compañía LTE confeccionará anualmente los escalafones técnicos de los tripulantes, ordenando a éstos por especialidades. El orden de cada tripulante en el escalafón vendrá determinado por la fecha de alta en la respectiva especialidad. En caso de igualdad se colocará en primer lugar al que tenga mayor antigüedad en la Compañía, y si ésta fuera la misma, al de mayor edad.

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

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

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 dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo,

el plazo de treinta días comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

Artículo 26. *Antigüedad técnica.*

Para los Primeros Pilotos se considerará antigüedad técnica la fecha en que un piloto, con contrato en vigor en LTE, esté en condiciones de realizar el primer vuelo como Comandante de la aeronave, de acuerdo con los criterios de la Dirección de operaciones de LTE.

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

Artículo 27. *Antigüedad administrativa.*

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

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y admisión

Artículo 28. *Admisión.*

La admisión del personal Técnico de Vuelo de la Compañía LTE se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, y las establecidas en los artículos siguientes.

Artículo 29. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Técnicos para ingresar en la plantilla de LTE, serán fijadas por la Dirección conjuntamente con la Dirección de Operaciones de LTE, 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 Tripulante Técnico que fuere objeto de ingreso, de su aptitud técnica, de cuya circunstancia deberá informarse obligatoriamente a la representación sindical de los Tripulantes Técnicos de vuelo, la cual emitirá informe preceptivo de acuerdo con las normas del punto 8 del artículo 30 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.

Artículo 30. *Preferencias para el ingreso y provisión de vacantes.*

1. En el supuesto de cubrir alguna vacante en los términos previstos en el artículo 29, el personal fijo de LTE 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 proviniente 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. También tendrán derecho preferente de ingreso en las mismas condiciones, los hijos, cónyuges y ascendientes en primer grado de los trabajadores, ya estén éstos en activo, fallecidos, jubilados o pensionistas.

5. Caso de que atendidas las circunstancias previstas anteriormente, no se pudiera ocupar la plaza, se contrataría a la persona del exterior de la Empresa que en esos mismos exámenes y pruebas tuviera la mejor capacitación a juicio de la Dirección.

6. 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.

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

Director de operaciones.
Subdirector de operaciones.
Jefe de instrucción.
Jefe de seguridad en vuelo.
Jefe de salvamento.
Jefe de pilotos.
Jefe de flota.
Instructores.
Inspectores.

8. La Dirección de operaciones, consultada la representación sindical, establecerá normas especiales para contratación de pilotos con alta experiencia, los cuales deberán dominar el español, tanto hablado como escrito, por motivos de seguridad en vuelo.

Asimismo, definirán los requisitos mínimos para poder estar encuadrado dentro de esta categoría.

Artículo 31. *Promoción.*

Se entenderá por promoción el paso de un tripulante técnico de una especialidad a otra.

En caso de no superar las pruebas teóricas para la promoción, LTE facilitará un segundo examen al cabo de siete días. En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador la Compañía facilitará una nueva sesión de cuatro horas.

Si finalmente el tripulante no pasase satisfactoriamente el examen teórico, el simulador o la suelta en línea, quedará en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiere vacante, tendrá derecho a otro curso.

Artículo 32. *Renuncia a la promoción.*

Los Tripulantes Técnicos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse.

Artículo 33. *Cambio de nivel.*

La progresión por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por parte del Tripulante Técnico se cumplan las tres condiciones siguientes:

1. Permanecer dos años en cada nivel alcanzado, hasta el nivel 1 y tres años en niveles superiores.

2. Haber completado el 60 por 100 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 para la calificación de tipo de aviación o ruta, como los de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

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

Artículo 34. *Pérdida de capacidad.*

Cuando un Comandante pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje, permanecerá en la plantilla y especialidad en el nivel alcanzado como Primer Piloto, manteniendo los mismos haberes, excepto la prima de responsabilidad.

Asimismo, en el caso de que esta pérdida de capacidad no implique una incapacidad laboral total, la Empresa dará preferencia a los Pilotos que la hubieran sufrido, para su contratación en puestos de trabajo en tierra donde puedan ser aprovechados sus conocimientos y experiencia.

Artículo 35. *Programaciones.*

La representación sindical de los Tripulantes Técnicos, por mediación de la jefatura de flota, participará aportando sugerencias e iniciativas que pueden 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 las tripulaciones.

La Compañía preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Tripulantes Técnicos 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 Tripulante Técnico 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.

CAPITULO V

Tripulantes fijos en plantilla

Artículo 36. *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 Tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Artículo 37. *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 servicio militar.
- En incapacidad laboral transitoria.
- En suspensión de actividad

Artículo 38. *Pilotos en activo.*

Son los Pilotos que superando el período de prueba, desempeñan, al servicio de LTE, 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.

Artículo 39. *Pilotos en comisión de servicio.*

Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los pilotos de funciones distintas a aquéllas para los 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 centros de LTE 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.

Artículo 40. *Pilotos con licencia.*

A) Licencia retribuida.—LTE concederá licencia retribuida a los pilotos que lo soliciten, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1. Tres días naturales, ampliables a cinco, por enfermedad grave del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos casos incluido el parentesco político), abuelos o nietos.
2. Tres días naturales, ampliables a cinco, en caso de alumbramiento de la esposa.
3. Un día natural, ampliable a dos, para asistir al funeral por los familiares relacionados en el punto 1.
4. Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda de hijos o hermanos, incluido el parentesco político.

En los casos enumerados se concederá licencia por el período máximo, si el piloto necesita hacer un desplazamiento superior a 150 kilómetros, contados en línea recta.

5. Quince días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

6. El tiempo indispensable que los pilotos de LTE precisen para acudir a exámenes para la obtención de títulos profesionales.

7. El tiempo indispensable para que los pilotos de LTE atiendan las obligaciones impuestas por disposiciones legales o decretadas por las autoridades legítimas.

En todos los casos, de concesión de licencias retribuidas, los empleados deberán informar a la mayor brevedad a su Jefe de flota, reservándose LTE 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 piloto de cada especialidad y flota tendrá derecho como mínimo, a disfrutar licencia sin sueldo, por un plazo que no exceda de quince 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 LTE 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 treinta días al comienzo del mes en que se desee disfrutar.

Artículo 41. *Pilotos en excedencia voluntaria.*

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

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

Si la excedencia concedida fuese superior a un año, el tripulante podrá obtener la reincorporación a la Compañía antes de finalizar el período completo, si lo solicita con antelación mínima de tres meses, a la primera vacante que se produzca correspondiente a su especialidad.

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

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a seis meses, prorrogable, 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 tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar en 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 tripulante que haya disfrutado de una excedencia voluntaria no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos tres años desde su reincorporación.

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

Artículo 42. *Pilotos en excedencia forzosa.*

Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público por Decreto o elección que lleve inherente esta situación. También podrán solicitar su paso a la excedencia forzosa los Pilotos que ejerzan funciones sindicales de ámbito provincial o superior mientras dure el ejercicio de su cargo representativo.

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 tripulantes en situación de excedencia forzosa, deberán someterse a los reentrenamientos que aquélla 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 en LTE.

Artículo 43. *Servicio militar.*

El tripulante que pase a prestar su servicio militar obligatorio, durante el tiempo mínimo de duración de éste, mantendrá vigente su contrato de trabajo y este período le será computado como tiempo de servicio efectivo.

Artículo 44. *Tripulantes en situación de incapacidad laboral transitoria (ILT).*

Se considera en esta situación el Tripulante 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 tripulantes en ILT siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 33, que excepcionalmente, rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad ILT.

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

Artículo 45. *Tripulantes en suspensión de actividad.*

Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante, 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 Tripulantes 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.

Artículo 46. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*

Teniendo en cuenta el alto grado de especialización de los Tripulantes Técnicos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, con el elevado coste que ello implica, las peticiones de baja voluntaria en la Empresa deberán notificarse con un preaviso mínimo de tres meses a la fecha en que se pretenda causar baja.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA. DEFINICIONES

Artículo 47. *Base principal.*

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

Artículo 48. *Base.*

Lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el contrato de trabajo, o bien en la situación de destacamento, residencia o destino.

Artículo 49. *Destacamento.*

El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días e inferior a seis meses.

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de un mes.

Artículo 50. *Residencia.*

El lugar al que un Tripulante voluntariamente tiene que desplazarse fuera de su base principal o residencia habitual, por necesidades del ser-

vicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a seis meses y hasta dos años.

Artículo 51. *Destino.*

El lugar al que un tripulante tiene que desplazarse fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a dos años.

La situación de destino sólo tendrá lugar cuando pudiera cubrirse el destino con un tripulante que lo hubiera solicitado voluntariamente y siempre que éste cumpla las condiciones de especialidad y flota correspondiente.

El Tripulante permanecerá en el destino hasta completar su duración.

Artículo 52. *Actividad aérea.*

El tiempo computado desde la presentación del Tripulante en el aeropuerto y firma, después de terminar un período de descanso, para ejecutar un servicio, hasta treinta minutos, como mínimo, después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último servicio. Esta actividad se computará a partir de las programaciones de servicio.

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

En aquellos casos justificados en los que el trámite de aduana, inmigración y otras causas de demora, no imputables a la tripulación que origine una permanencia en el aeropuerto superior a los treinta minutos a que se alude en el párrafo primero, el período de descanso que sigue, comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

Artículo 53. *Actividad aérea diurna.*

La comprendida entre las ocho y las veintiuna, hora local, del lugar donde se inicie la actividad.

Artículo 54. *Actividad aérea nocturna.*

La comprendida entre las veintiuna y las ocho, hora local, del lugar donde se inicie la actividad.

Artículo 55. *Límite de actividad aérea.*

Actividad aérea diaria máxima, catorce horas y media.

Actividad aérea mensual (sin incentivo), ciento sesenta horas.

Con carácter excepcional y para poder efectuar el programa de vuelo con el norte de Europa, la actividad aérea podrá programarse hasta dieciséis horas, siempre que la actividad se inicie entre las siete y las diez, horas locales, y que el servicio comprenda dos etapas como máximo.

Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar dichas actividades hasta el máximo establecido por la autoridad aeronáutica cuando la no ejecución del mismo pudiera ser la causa de perjuicio notorio para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas, etc.).

Cuando un Tripulante inicie el servicio antes de las seis horas, hora local, o lo termine después de las dos horas, hora local, el límite de actividad aérea diaria será de doce horas. Para regresos a la base de operación en vuelos de situación, se podrá prolongar el período de actividad en tres horas, con un total de actividad máxima de dieciocho horas.

Artículo 56. *Límite de etapas.*

El máximo de etapas programables en un período de veinticuatro horas, será de cinco.

La representación de los Tripulantes Técnicos, conjuntamente con la Compañía, estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en veinticuatro horas para proponer soluciones concretas a los casos que se presenten.

Artículo 57. *Tiempo de vuelo.*

El denominado «rueda a rueda» o «entre ruedas» es decir, el transcurrido desde el momento en que la aeronave inicia la carrera de despegue, hasta el momento en que se desvía de la dirección de aterrizaje para dirigirse al estacionamiento.

A efectos económicos en el cómputo de los tiempos de vuelo, se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido, calculado según el anexo VI.

Artículo 58. Descanso.

Tiempo asignado por la Compañía a los Tripulantes con el fin específico de que puedan descansar entre dos períodos de actividad aérea.

El tiempo de descanso normal será igual al invertido en el servicio anterior y nunca inferior a diez horas, computadas desde treinta minutos después de quedar inmovilizado el avión, una vez completada la última etapa, hasta la hora de presentación y firma para iniciar una nueva actividad.

Artículo 59. Descanso parcial en tierra.

Tiempo durante el cual un Tripulante 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 seis horas sin que llegue a alcanzar el tiempo de descanso mínimo.

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad aérea.

Artículo 60. Máximo de actividad aérea.

El que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel que dispone un Comandante para terminar un servicio, de acuerdo con las disposiciones de la D.G.A.C. El incremento potestativo de los Comandantes no será programable.

Artículo 61. Actividad aérea incrementada.

La que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial. Los descansos parciales en tierra permitirán prolongar los límites normales de actividad aérea en la mitad del tiempo del descanso efectivo, hasta un máximo de dieciocho horas.

Artículo 62. Servicio de vuelo.

Etapas o serie de etapas programadas a un Tripulante para su realización en un período de actividad aérea sin interrupción de descanso.

Artículo 63. Serie de servicios de vuelo.

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

Artículo 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 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 en el número de éstas.

Artículo 65. Tripulación técnica mínima.

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

Artículo 66. Tripulación técnica operativa.

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

Artículo 67. Vuelos de situación, de prueba, ferry técnicos y vuelos cancelados.

a) Vuelos en situación.—Son los desplazamientos realizados por los Tripulantes pero no en función de tales, sino para hacerse cargo de un servicio asignado a la terminación de éste. Su perfil será igual al tiempo programado para el o los trayectos que compongan el vuelo de situación.

Los vuelos de situación contarán como actividad aérea a todos los efectos.

En caso de existir exceso de equipaje, será a cargo de la Compañía, hasta un equipaje máximo de 35 kilogramos.

b) 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.

c) Vuelos ferry técnicos.—Son aquellos que se realizan con algún problema técnico y con la Tripulación Técnica mínima requerida a bordo.

d) Vuelos cancelados.—Son aquellos vuelos en los 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.

Artículo 68. Actividad en tierra.

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo y actividades similares relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas.

El tiempo empleado en los cursos devengará el 100 por 100 de actividad. Cuando se trate de simulador se abonará la hora al 100 por 100 como hora de vuelo.

Artículo 69. Imaginaria.

Situación durante la cual un Tripulante permanece a la inmediata disposición de la Compañía para serle asignado un servicio de vuelo. La imaginaria comenzará a las siete horas y terminará a las seis cincuenta y nueve, horas locales.

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

Un período de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

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

Cuando a un Tripulante 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 en el nivel correspondiente. Si durante la imaginaria se realizara un vuelo inferior a tres horas de perfil, se devengará tres horas.

Artículo 70. Día franco de servicio.

Es aquel en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un servicio. Este deberá serle asignado antes de las veintitrés, hora local, del día anterior y para la iniciación de la actividad aérea asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

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

No se programará día franco de servicio al día siguiente de un día libre.

Artículo 71. Día libre.

Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante 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 siete horas L.T.

Artículo 72. Días libres.

Los Pilotos disfrutarán de diez días libres mensuales en el período mayo-octubre y de once días en el de noviembre-abril.

Cuatro de los días libres estarán unidos en un bloque.

Los cuatro días citados anteriormente tendrán carácter de inalterables, en su programación de fechas y no podrán ser variados por la Compañía, excepto en el caso de consideraciones especiales notificadas al afectado con la mayor antelación posible y con conformidad voluntaria a éste.

El resto de los días libres pueden ser variados de fecha si existe un preaviso de treinta y seis horas.

Todo día en que un Piloto deba pasar un reconocimiento médico reglamentario, deberá estar precedido de un día sin servicio de vuelo.

Durante los programas de los cursos teóricos, cuya duración resulte igual o superior a cinco días en una misma semana, deberán respetarse como libres los fines de semana a partir de las trece horas del sábado y hasta las veinticuatro horas del día siguiente, domingo. No se aplicará este criterio cuando se trate de curso inicial para la capacitación de un determinado tipo de avión.

En la programación de los días libres mensuales, se intercalará un día libre entre cada período de cuatro días ininterrumpidos de servicio

en base, siempre y cuando no sean vuelos nocturnos, en cuyo caso sería cada dos días ininterrumpidos.

No se programarán servicios a un mismo tripulante el día de Nochebuena y el día de Fin de Año, en un mismo período de Navidades, salvo pacto voluntario en contra.

Un Piloto podrá efectuar una actividad aérea en uno de sus días libres, previa conformidad del mismo y por necesidades probadas del servicio, siempre y cuando el número mínimo de días disfrutados en el mes sea de ocho; los días libres no disfrutados se compensarán en los siguientes dos meses a razón de dos días libres por cada uno no disfrutado.

Artículo 73. Vacaciones. Tiempo de recuperación y enfermedad.

Periodo de treinta días naturales o fraccionados en dos turnos de quince días, que disfrutarán anualmente todos los Tripulantes Técnicos con carácter retribuido.

Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en fracciones, éstas computarán a efectos del mínimo mensual garantizado por prima de razón de viaje y actividad de forma que por cada día natural de vacación, corresponda una treintava parte del mínimo de horas de vuelo garantizadas. El máximo de actividad mensual será reducido en la misma parte proporcional.

Los Pilotos tendrán derecho a un día anual adicional de vacaciones por cada trienio completado en LTE, hasta un máximo de cinco días anuales.

No se programará ninguna actividad aérea antes de las siete horas L.T. del día siguiente a la finalización del periodo de vacaciones.

El procedimiento para el disfrute, rotación en los turnos de vacaciones y demás consideraciones, viene determinado en las normas del anexo I.

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

Artículo 74. Vuelos de características especiales.

En los vuelos en que la diferencia de usos horarios entre los aeropuertos de salida y llegada sea de cuatro horas o superior, se devengará una prima por hora bloque, reflejada en el anexo V.

SECCIÓN SEGUNDA. LIMITACIONES Y REGULACIONES

Artículo 75. Limitaciones y regulaciones.

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

La Compañía regulará trimestralmente, sus programaciones de modo que en la medida de lo posible y atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y que se derivan de la operación, las horas cobradas, las imaginarias, días libres y días fuera de base, vayan distribuyéndose de la forma más racional y equitativa posible, dentro de márgenes prudenciales, entre todos los Tripulantes de una misma flota.

En enero, cada Piloto arrastrará la diferencia entre horas cobradas y la media de su flota.

Artículo 76. Límite máximo de horas de vuelo.

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

Artículo 77. 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, cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, 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. A estos efectos, se consideran causas de fuerza mayor, operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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.

Artículo 78. 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 por 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 regirán por las disposiciones establecidas por la Ley.

CAPITULO VII

Retribuciones

Artículo 79. Conceptos retributivos.

Como norma general, y en cuestión de régimen salarial, se aplicará para cada año, con efecto de 1 de enero, por lo menos el I.P.C. previsto con carácter provisional por el Gobierno. En caso de que el I.P.C. publicado por el Instituto Nacional de Estadística superase dicha cifra prevista, se aplicará la diferencia que proceda sobre todos los conceptos retributivos. En lo referente al régimen salarial no será de aplicación si la representación sindical entendiese, después de oír las razones dadas por la Dirección de la Compañía, que su aplicación le ocasionaría grave quebranto económico.

Los Tripulantes Técnicos de LTE a quienes se aplica el presente Convenio, estarán retribuidos por los siguientes conceptos. Estos en su conjunto conforman el salario mínimo mensual garantizado del Tripulante de LTE de acuerdo con el nivel del mismo.

a) Retribuciones fijas:

1. Salario base.
2. Antigüedad.
3. Prima horaria garantizada.
4. Pagas extraordinarias.
5. Plus de transporte.
6. Prima de responsabilidad (cuando corresponda).

b) Retribuciones variables:

1. Horas en exceso de sesenta y hasta setenta y cinco.
2. Horas en exceso de setenta y cinco y hasta noventa.
3. Horas en exceso de noventa.
4. Horas en exceso de actividad.
5. Asistencia técnica.
6. Primas horarias en vuelos de situación o de prueba.
7. Prima por actividad nocturna.
8. Imaginarias.

c) Otras retribuciones:

1. Plus por Jefaturas y cargos adicionales.
2. Dietas y dietas de contacto, nacionales e internacionales.
3. Gratificación de residencia, destacamento o destino.

Artículo 80. Salario base.

Los salarios base de cada Tripulante Técnico 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.

Artículo 81. Antigüedad.

Los Tripulantes Técnicos de plantilla de LTE recibirán por este concepto un 7,50 por 100 del salario base anual correspondiente a su grupo por trienio, hasta el máximo que fije la legislación vigente.

A efectos únicos del cómputo de la antigüedad se tendrá en cuenta el tiempo efectivo de servicio en la Compañía, independientemente de

los grupos laborales en los que se haya estado encuadrado, considerándose a todos los casos la antigüedad desde la fecha de inicio del correspondiente contrato de trabajo, a excepción de los casos en que se haya disfrutado de excedencia voluntaria.

En todos los casos de cambio de especialidad, que impliquen variación del salario base, el premio de antigüedad se calculará en función al salario base perfeccionado.

Este premio de antigüedad se devengará a partir del día primero del mes, si se cumplen los tres años que acreditan el trienio en los quince primeros días de dicho mes. En caso contrario, el premio de antigüedad se devengará a partir del primero del mes siguiente.

En todo caso se computará a estos efectos:

El tiempo de vacaciones anuales reglamentarias.

Licencias retribuidas.

Excedencias forzosas.

Servicio militar.

Incapacidad laboral transitoria.

Artículo 82. *Plus de transporte.*

Los Tripulantes Técnicos percibirán en concepto de plus de transporte mensualmente, las cantidades que se especifican en las tablas salariales o pactos sindicales al respecto.

Artículo 83. *Pagas extraordinarias.*

Los Pilotos percibirán, con carácter de pagas extraordinarias, dos gratificaciones integradas por la cuantía mensual equivalente a un salario base, antigüedad y prima horaria garantizada.

Dichas pagas podrán ser cobradas el 20 de junio y 20 de diciembre o a prorrateo mensual a elección del colectivo de Pilotos.

Los Tripulantes ingresados en el transcurso del año o que cesaren dentro del mismo, se les abonarán estas gratificaciones prorrateando su importe de acuerdo con el tiempo trabajado.

Artículo 84. *Gratificación por destacamento.*

Para destacamentos voluntarios, la Empresa publicará las características de los mismos. Los Tripulantes Técnicos interesados, pactarán en cada caso la duración y condiciones.

En caso de que las solicitudes excedan las necesidades existentes, se adjudicarán los destacamentos por orden de antigüedad técnica entre los solicitantes.

Para destacamentos forzosos los Tripulantes percibirán sus dietas completas y la Compañía les proporcionará alojamiento, transporte y desayuno. En ningún caso las condiciones de los destacamentos forzosos serán inferiores a las que se disfruten en destacamentos voluntarios.

Artículo 85. *Gratificación por residencia y destino.*

Para residencias y destinos se seguirá el procedimiento semejante al de destacamentos voluntarios.

Artículo 86. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*

Cuando en las situaciones de destacamentos, residencia o destino no llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Tripulante Técnico recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración de su desplazamiento.

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causas imputables a la Compañía, el tripulante recibirá, en casos de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Artículo 87. *Comisión de servicio.*

Durante los cursos o situaciones de comisión de servicio de duración igual o superior a un mes continuado, se devengará la media de las horas de vuelo efectuadas en igual período de tiempo por los Tripulantes Técnicos 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 estas comisiones los Tripulantes Técnicos de nuevo ingreso, durante la duración de todos los cursos iniciales de capacitación y en tanto quedan definitivamente habilitados para el normal desempeño de sus funciones a bordo sin restricción.

A efectos de dietas, siempre y cuando los cursos o la actividad derivada de la situación de comisión de servicio se realicen fuera de la base habitual,

se estará a lo dispuesto para estos fines en los artículos y anexos correspondientes.

Artículo 88. *Prima horaria en exceso de sesenta horas.*

Es la retribución variable que percibe el Tripulante Técnico cuando se produce un exceso sobre las sesenta horas que constituyen la prima horaria garantizada.

Su cuantía se establece en el anexo V.

Artículo 89. *Protección a la familia.*

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

Artículo 90. *Prima por actividad aérea.*

Se retribuirán las horas de actividad aérea que superen las horas mensuales de acuerdo con el anexo V.

Artículo 91. *Prima de actividad nocturna.*

En concepto de prima de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en el artículo 55, y será una cantidad igual a la indicada en las tablas salariales.

Artículo 92. *Licencia retribuida.*

El Tripulante Técnico en situación de licencia retribuida, tal y como se contempla en el artículo 40 de este Convenio, percibirá, además del salario base y de la antigüedad, la prima horaria garantizada equivalente a la parte alícuota que le corresponda por este concepto por el número de días permanecidos en esta situación.

Artículo 93. *Primas horarias por razón de viaje en vuelos de situación y de prueba.*

a) Vuelos de situación.—En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 67, los Tripulantes Técnicos percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al perfil de vuelo realizado.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 76, y sin embargo, serán computables en su 50 por 100 a efectos de cobro.

A los efectos oportunos, computan al 100 por 100 como actividad aérea. En estos desplazamientos se utilizarán billetes con plaza reservada.

b) Vuelos de prueba.—Los vuelos de prueba tal y como se define en el artículo 68, se computarán al 150 por 100 del tiempo de vuelo real, con un mínimo de una hora.

Artículo 94. *Dieta.*

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

Artículo 95. *Cómputo de dietas.*

1. La cuantía de las dietas es determinada en el anexo V.
2. Se percibirá una dieta completa cuando el Tripulante Técnico se encuentre fuera de su base durante un día completo o bien desde antes de las quince o hasta después de las veintiuna, horas locales.
3. Se percibirá media dieta cuando el Tripulante Técnico se encuentre fuera de su base desde antes de las veintidós o hasta después de las trece, horas locales.
4. La dieta tendrá carácter nacional o internacional, según se produzca el desplazamiento en España o en el extranjero, respectivamente.
5. Se percibirá complemento de dieta cuando el tripulante técnico deba efectuar cualquier desplazamiento de más de 100 kilómetros que no requiera pernoctación fuera de su base.
6. El complemento de dieta tendrá carácter nacional si el desplazamiento se produce con destinos en España. En caso contrario, tendrá carácter internacional.

Se podrán variar los presentes criterios de cómputo de dietas para ajustarse a la reglamentación legal en vigor.

Artículo 96. *Anticipo de dietas.*

Con el fin de que los Tripulantes Técnicos dispongan de una cantidad en metálico para sus desplazamientos por necesidades del servicio, se establece un anticipo de dietas.

Este anticipo es de libre disposición por parte del Tripulante Técnico y se liquidará a meses vencidos junto con el devengo de dietas correspondiente a dicho mes.

La cuantía del anticipo vendrá fijada por el tipo de operación que se realice en cada temporada, y para su determinación exacta se consultará a la representación de los Tripulantes Técnicos.

Artículo 97. *Anticipos.*

El Tripulante Técnico tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta por el trabajo realizado sin que pueda exceder de hasta el 90 por 100 del importe del salario, previa justificación de su necesidad.

Artículo 98. *Uniformidad.*

La compañía, para cubrir la uniformidad de los Tripulantes Técnicos, asignará anualmente una cantidad suficiente para la renovación de todas las prendas y complementos.

Artículo 99. *Comidas de tripulantes técnicos.*

Las comidas de los Tripulantes Técnicos durante los servicios de vuelo se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. LTE suministrará a sus aviones comidas para los Tripulantes Técnicos, en los períodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.
2. Por razones de seguridad se adoptarán toda suerte de medidas de higiene en el suministro de estas comidas.
3. Asimismo, por razones elementales de seguridad, la comida del Comandante será siempre distinta a la del Copiloto.
4. En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará necesariamente la representación de los Tripulantes Técnicos.
5. Los desayunos, comidas y cenas de los Tripulantes se suministrarán siempre que la actividad aérea esté comprendida entre las seis y las nueve, las trece y las quince, y entre las veintiuna y las veintitrés horas respectivamente.

Artículo 100. *Alojamiento.*

Serán por cuenta de la compañía los cargos de los hoteles en los que se alojen los Tripulantes Técnicos en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio.

La contratación del alojamiento en los hoteles, incluido un desayuno tipo «buffet» o similar, siempre que el horario de servicio del hotel lo permita, se hará directamente por la compañía.

En la selección de los hoteles participará la representación sindical de los Tripulantes Técnicos, 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 Tripulantes Técnicos serán alojados individualmente en habitaciones con baño.

Con carácter excepcional, LTE facilitará en la ciudad de Las Palmas la utilización de dos hoteles, para su indistinta elección entre los Tripulantes Técnicos.

La contratación del segundo hotel se llevará a cabo siempre que su coste para la compañía no sea superior al normalmente utilizado.

CAPITULO VIII

Transportes

Artículo 101. *Transporte en base principal.*

La compañía abonará a cada Tripulante Técnico que permanezca en situación de actividad el correspondiente plus de transporte.

Artículo 102. *Transporte fuera de la base principal.*

Será facilitado por la compañía y a cargo de ella.

La antelación con que los Pilotos deberán estar en las oficinas que la compañía designe para tal fin será de una hora antes de la estimada de salida del vuelo.

Para el buen cumplimiento de lo anterior, la compañía, de acuerdo con la representación sindical, establecerá la oportuna antelación de recogida en el hotel donde se esté alojado.

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 cuarenta y cinco minutos.

Artículo 103. *Accidentes «in itinere».*

LTE, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a sus Tripulantes Técnicos que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo al domicilio del Tripulante Técnico 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.

CAPITULO IX

Seguridad Social complementaria y fondo social de vuelo

Artículo 104. *Enfermedad o accidente fuera del territorio.*

El personal que se halle en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional tendrá 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 que estén a cargo del trabajador cuando el tiempo de permanencia fuera de España resulte superior a treinta días. La empresa deberá tener conocimiento previo de cuáles serán dichas personas.

En este supuesto, el Tripulante Técnico podrá pedir a la empresa, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

Artículo 105. *Institución de prevision social de plan para la jubilación.*

LTE mantendrá concertado con las instituciones de previsión social que se considere idóneas, de acuerdo con la representación sindical de LTE, las coberturas para todos los Tripulantes Técnicos, fijos en plantilla, al concierto colectivo y al fondo social de vuelo, si lo hubiese, aportando el 50 por 100 de las primas correspondientes en ambos casos y corriendo el otro 50 por 100 de las primas a cargo de los propios tripulantes.

Artículo 106. *Pérdida de licencia.*

Con el fin de cubrir en la medida de lo posible la pérdida de capacidad para ejercer como tales de los Pilotos de LTE, la empresa se hará cargo del 50 por 100 del importe de los seguros de pérdida de licencia contratados por los pilotos.

Artículo 107. *Seguridad Social complementaria y fondo social de vuelo.*

En lo referente a los sistemas de la Seguridad Social complementaria y fondo social de vuelo, será de aplicación la normativa desarrollada en el anexo.

Artículo 108. *Traslado de cadáveres.*

En caso de fallecimiento de un Tripulante Técnico en servicio, la empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar que designen los familiares dentro del territorio español.

Artículo 109. *Edad de retiro.*

Mientras los Tripulantes Técnicos no puedan acceder a la jubilación de la Seguridad Social antes de cumplir los sesenta y cinco años, y mientras que a partir de los sesenta años no pueden prestar sus servicios como tales, LTE 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 sesenta y sesenta y cinco años, de todos aquellos Tripulantes Técnicos que, de alta en la plantilla de la empresa al cumplir los sesenta años, computen en la misma una antigüedad administrativa 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 Tripulante Técnico asumiría la parte correspondiente a la remuneración percibida.

ANEXO I

Procedimientos de vacaciones

1. Con el fin de que el reparto de vacaciones y distribución de fechas pueda ser realizado de acuerdo a un criterio equitativo, se establece un sistema de puntuaciones que permita en los años sucesivos un orden de prioridad para elegir la fecha en que se desea disfrutar del período de vacaciones.

2. Lista de puntuación:

Meses	Primera quincena	Segunda quincena
Enero	6	6
Febrero	6	6
Marzo	6	6
Abril	(8/10) (*)	(8/10) (*)
Mayo	8	10
Junio	10	12
Julio	12	12
Agosto	12	12
Septiembre	10	8
Octubre	6	6
Noviembre	6	6
Diciembre	8	12

(*) Se puntuará con 10 en la quincena que contenga Semana Santa. En caso de disfrutar del mes natural se restarán dos puntos.

3. Al Tripulante Técnico que disfrute un período de vacaciones con carácter forzoso, solamente se sumarán la mitad de los puntos que correspondan a dicho período.

4. En el supuesto de disfrutar vacaciones en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final de cada año.

5. Anualmente, y con anterioridad al 1 de enero, se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas en las vacaciones ya disfrutadas sumadas a las de años anteriores, y en el orden de preferencia para la elección de permisos en el año inmediato siguiente.

6. Los Tripulantes Técnicos de nuevo ingreso en la plantilla del personal de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Tripulante Técnico de su grupo y especialidad que la tenga más alta.

7. Los Tripulantes Técnicos que cambien de especialidad o flota arrastrarán en su nueva situación la que tuvieran con anterioridad.

8. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras cuando encajen convenientemente en las disponibilidades sobre las segundas.

9. La concesión de los turnos se hará con arreglo a los siguientes criterios:

Para los turnos solicitados libremente por el Tripulante Técnico, tendrá prioridad el de menor puntuación y, en caso de existir igualdad, el peticionario que tenga menor número de orden en el escalafón administrativo.

Para los turnos forzosos, se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En caso de concurrir en igualdad en el número de puntos, se situará en primer término al de mayor número de orden en el escalafón administrativo. No se asignará un turno forzoso de vacaciones a un Tripulante Técnico hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado un período de vacación.

10. Siendo el principal problema armonizar las peticiones de los Tripulantes Técnicos con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquieren compromiso de firmeza hasta cuarenta y cinco días antes de la fecha prevista para su iniciación.

ANEXO II

Seguridad Social complementaria

Artículo 1. *Enfermedad.*

A partir del primer día y mientras dure la situación de incapacidad laboral transitoria, la empresa garantiza a los Tripulantes Técnicos el complemento preciso para que, sumado o a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100 por 100 del sueldo mínimo garantizado y premio de antigüedad. Este criterio será de aplicación, igualmente, en cuanto se refiere a las pagas extraordinarias que se especifican en este Convenio.

Para Tripulantes Técnicos, cuando se encuentren en situación de embarazo, en caso necesario la compañía les asesorará para la obtención de la correspondiente baja de incapacidad laboral transitoria, en los períodos que la legislación señale.

El Tripulante Técnico al que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos con cualquier mejora que afecte a los conceptos anteriormente mencionados aun cuando estas mejoras no puedan tener efecto en el régimen tributario de la Seguridad Social, en tanto dure la situación de incapacidad laboral transitoria.

Artículo 2. *Accidentes de trabajo o enfermedad profesional.*

Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unidos a las prestaciones económicas de la Seguridad Social o Mutua, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el artículo 1 anterior.

Artículo 3. *Normas comunes.*

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma a la empresa la correspondiente baja de la Seguridad Social y los sucesivos partes de confirmación semanales hasta producirse el alta.

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estarán supeditadas a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del mismo por el órgano aludido. Si la baja procediera del C. I. M. A., el control sería ejercido por los servicios médicos designados por la compañía.

Si la enfermedad sobreviniere al Tripulante Técnico en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse, en cada caso, a lo establecido con anterioridad.

Salvo que el facultativo competente de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el Tripulante Técnico habrá de trasladarse al lugar que señale la compañía si se hallare en uso de permiso, y a su base, si estuviera en situación de destacamento, residencia o destino.

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante Técnico que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la gratificación correspondiente a estas situaciones.

c) Tratándose de un accidente de trabajo, el Tripulante Técnico se someterá al tratamiento establecido por los médicos de la entidad en que la compañía se encuentre asegurada a estos fines.

d) Las personas en situación de baja por enfermedad o accidente percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o de la Mutua Patronal, como corresponda.

Esta situación cesará cuando termine la incapacidad laboral transitoria.

ANEXO III

Representación de los Tripulantes Técnicos

La empresa reconoce el funcionamiento y personalidad de la sección sindical de SEPLA, así como cualquier otra legalmente constituida, las cuales deberán notificar a la empresa la designación de cambio de los Delegados sindicales.

Dichos Delegados gozarán de las mismas garantías y facilidades que los miembros del Comité de Empresa, en los términos que reconoce la legislación vigente, y además en el caso de que los Delegados de SEPLA u otras secciones sindicales ostentaran cargos representativos sindicales de carácter nacional, o hubiera afiliados a los mismos en dicha circunstancia, la empresa facilitará su desplazamiento a las reuniones con la antelación necesaria para que ésta pueda adoptar las previsiones o suplencias convenientes que garanticen el normal funcionamiento de las actividades.

Igualmente, la empresa facilitará la asistencia, en los términos contenidos en el párrafo anterior, de los representantes sindicales de SEPLA u otras secciones reconocidas, que fueran oficialmente convocados, por razón de cargo o similar, a reuniones internacionales de las organizaciones sindicales supranacionales de Tripulantes Técnicos.

ANEXO IV

Comisión de Interpretación

Con el fin de aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, funcionará, en el seno de la compañía, una Comisión de Interpretación compuesta por representantes de la empresa y de los Tripulantes Técnicos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los Tripulantes Técnicos estará integrada, como máximo, por tres pilotos de entre los que intervinieron en la deliberación del Convenio en el ámbito profesional de su respectiva representación.

Los representantes de la compañía serán nombrados libremente por ésta.

La Comisión de Interpretación ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio y su competencia es la de interpretar las normas del mismo, sin perjuicio de la competencia de la jurisdicción laboral y de lo establecido en el anexo III.

Se establece un período inicial hasta el 30 de abril de 1992, durante el cual la Comisión de Interpretación podrá promover cambios en el articulado del presente Convenio, a la vista de la experiencia en la aplicación del mismo.

Durante el mismo período, la Comisión de Interpretación resolverá una nueva redacción del artículo 31, recabando previamente la opinión de los segundos pilotos de la empresa.

ANEXO V

Remuneraciones

Tablas de retribuciones. Pilotos primeros. 1992

Nivel	Prima razón			Plus transporte	De 61 a 75 prima/hora	De 76 a 90 prima/hora	Más de 91 prima/hora	Hora nocturna	Line check	Total fijo mensual	Total fijo anual	Plan jubilación
	Salario base	Viaje	P. p. extras									
1A	313.795	420.852	110.751	18.828	7.014	9.356	11.695	725	59.770	864.226	10.370.717	25.428
1B	313.795	407.191	108.853	18.828	6.787	9.052	11.315	725	59.770	848.667	10.184.006	25.428
1C	313.795	393.529	106.956	18.828	6.559	8.749	10.937	725	59.770	833.108	9.997.294	25.428
1	313.795	379.867	105.058	18.828	6.331	8.445	10.557	725	59.770	817.549	9.810.583	25.428
2	313.795	366.205	103.161	18.828	6.103	8.141	10.177	725	59.770	801.989	9.623.871	25.428
3	313.795	352.543	101.263	18.828	5.876	7.838	9.798	725	59.770	786.430	9.437.159	25.428
4	313.795	338.881	99.366	18.828	5.648	7.534	9.418	725	59.770	770.871	9.250.448	25.428
5	313.795	325.220	97.469	18.828	5.420	7.231	9.038	725	59.770	755.311	9.063.736	25.428
6	313.795	311.558	95.571	18.828	5.193	6.928	8.660	725	59.770	739.752	8.877.025	25.428
7	313.795	297.896	93.674	18.828	4.965	6.624	8.280	725	59.770	724.193	8.690.313	25.428
8	313.795	284.234	91.776	18.828	4.737	6.320	7.900	725	59.770	708.633	8.503.602	25.428

Tablas de retribuciones. Segundos Pilotos. 1992

Nivel	Prima razón			Plus transporte	De 61 a 75 prima/hora	De 76 a 90 prima/hora	Más de 91 prima/hora	Hora nocturna	Line check	Total fijo mensual	Total fijo anual	Plan jubilación
	Salario base	Viaje	P. p. extras									
1A	233.389	297.145	80.168	18.828	4.952	6.603	8.254	549	59.770	629.531	7.554.367	15.738
1B	233.389	286.898	78.745	18.828	4.782	6.376	7.969	549	59.770	617.861	7.414.333	15.447
1C	233.389	276.652	77.322	18.828	4.611	6.148	7.685	549	59.770	606.192	7.274.300	15.155
1	233.389	266.405	75.899	18.828	4.440	5.920	7.400	549	59.770	594.522	7.134.266	14.863
2	233.389	256.159	74.476	18.828	4.269	5.692	7.116	549	59.770	582.853	6.994.233	14.571
3	233.389	245.913	73.053	18.828	4.099	5.465	6.831	549	59.770	571.183	6.854.199	14.280
4	233.389	235.666	71.630	18.828	3.928	5.237	6.546	549	59.770	559.514	6.714.165	13.988
5	233.389	225.420	70.207	18.828	3.757	5.009	6.262	549	59.770	547.844	6.574.132	13.696
6	233.389	215.174	68.783	18.828	3.586	4.782	5.977	549	59.770	536.175	6.434.098	13.404
7	233.389	204.927	67.360	18.828	3.415	4.554	5.692	549	59.770	524.505	6.294.064	13.113
8	233.389	194.681	65.937	18.828	3.245	4.326	5.408	549	59.770	512.836	6.154.031	12.821

Otras remuneraciones

Pilotos	Pesetas/h. act. (más 160 h.)	Pesetas/vuelo especiales	Pesetas/h. usos horarios
Primeros	1.300	10.000	2.000
Segundos	1.000	6.000	1.200

Dietas

	Dieta completa - pesetas	Complemento - Pesetas
Nacional	11.000	6.500
Internacional ...	6.000	3.000

ANEXO VI

Perfiles de la flota de Boeing 757

Definición.—Entendemos por perfil al tiempo de vuelo calculado para un sector, únicamente a efectos retributivos.

Filosofía del cálculo

Distancia: Es la suma de las millas náuticas entre dos aeropuertos usando el camino más corto por aerovías y rutas ATS y contemplando las salidas (SID) y arribadas (STAR) estándar en cada aeropuerto, al mismo tiempo que se opera sobre la pista considerada como principal.

Velocidad: Se considera el número de mach 0,79 y que supone una TAS media variable según la distancia. Esta TAS se obtiene a través de una tabla publicada en el AOS.

Viento: En cada sector se contempla el viento equivalente con un porcentaje del 85 por 100 de fiabilidad según la publicación de «Boeing Winds on World Air Routes».

Cuando no existe un viento equivalente para un sector determinado en dicha publicación de Boeing, se obtiene por tramos parciales como se ilustra con el siguiente ejemplo:

Sector a calcular: HAM-LPA.

Sectores base de Boeing: Componentes de viento y distancia ortodrómica:

HAM-ORY: (-43)/(410 NM)

ORY-J.PA: (-36)/(1494 NM)

Fórmula para obtener una componente proporcional a la influencia del viento:

Componente de viento HAM-LPA

$((-43 \cdot 410) + (36 \cdot 1494)) / (410 + 1494) = -37.5$ Kts

Incrementos: Al tiempo total obtenido después de la corrección por viento se le sumará un tiempo medio de seis minutos para compensar las operaciones de despegue, maniobra de aproximación no directa y aterrizaje, más diez minutos para el rodaje total.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

3718

RESOLUCION de 29 de diciembre de 1994, de la Dirección General de Producciones y Mercados Agrícolas, por la que se acuerda la publicación de los Convenios de colaboración entre esta Dirección General y las Comunidades Autónomas de Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, Madrid, Principado de Asturias y Valencia, en materia de ensayos de valor agronómico de variedades de diversas especies agrícolas.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sobre Convenios entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas, procede la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los Convenios que figuran como anejo a esta Resolución y a continuación se relacionan: Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, Madrid, Principado de Asturias y Valencia, para la realización de ensayos de valor agronómico de variedades de diversas especies agrícolas dentro del ámbito territorial de cada una de las Comunidades citadas.

Madrid, 29 de diciembre de 1994.—El Director general, Francisco Daniel Trueba Herranz.

CONVENIO DE COLABORACION SUSCRITO PARA LA REALIZACION DE ENSAYOS DE VALOR AGRONOMICO ENTRE EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (DIRECCION GENERAL DE PRODUCCIONES Y MERCADOS AGRICOLAS) Y LA COMUNIDAD AUTONOMA DE ANDALUCIA (CONSEJERIA DE AGRICULTURA Y PESCA)

En Madrid a 15 de julio de 1994,

REUNIDOS:

De una parte, el ilustrísimo señor don Daniel Trueba Herranz, Director general de Producciones y Mercados Agrícolas, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en su nombre y representación, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 682/1991, de 26 de abril, y de la delegación de atribuciones según la Orden de 30 de julio de 1990.

Y de otra, el ilustrísimo señor don Manuel Jiménez Benítez, Director general de Agricultura y Ganadería de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en su nombre y representación, conforme a lo dispuesto en el Decre-

to 7/1994, de 11 de enero, y de la delegación de atribuciones según la Orden de 8 de julio de 1994.

Ambas partes, en la calidad que intervienen en este acto, se reconocen recíprocamente capacidad legal para obligarse y otorgar el presente Convenio a cuyo efecto

EXPONEN:

Que la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencia exclusiva en materia de agricultura, dentro de su ámbito territorial de acuerdo con lo establecido en el artículo 18, apartado 4, de su Estatuto de Autonomía, y por parte de la Administración General del Estado hay que dar cumplimiento a lo encomendado en la Ley 11/1971, de 30 de marzo, de Semillas y Plantas de Vivero, para lo cual se requiere establecer mecanismos de colaboración para cumplir con lo establecido en el Real Decreto 996/1985, de 25 de mayo, sobre traspaso de funciones de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Semillas y Plantas de Vivero.

Que de acuerdo con el citado Real Decreto y dentro de las funciones para las que se establecen que han de concurrir la Administración del Estado y la Comunidad Autónoma de Andalucía (apartado D3 del anexo I), figura la realización de los ensayos de valor agronómico, preceptivos para la inscripción de variedades en el Registro de Variedades Comerciales de Plantas.

Una vez determinado el Plan Nacional de Ensayos, aquellos ubicados dentro del territorio de esta Comunidad se realizarán por personal técnico de la misma. Los gastos que originan la realización de estos cultivos son sufragados con cargo a los créditos que para la ejecución de este Plan Nacional de Ensayos están asignados en los presupuestos de la Dirección General de Producciones y Mercados Agrícolas.

En su virtud, ambas partes acuerdan la suscripción del presente convenio, de conformidad y con sujeción a las siguientes

CLAUSULAS

Primera.—Es objeto del presente Convenio la colaboración entre las partes para la realización de ensayos de valor agronómico correspondientes al ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Segunda.—La Comunidad Autónoma de Andalucía ejecutará los trabajos de implantación y realización de los ensayos, enviará a la Subdirección General del Instituto Nacional de Semillas y Plantas de Vivero las muestras para análisis de calidad y los resultados correspondientes a los ensayos, todo ello siguiendo los protocolos en vigor según las diferentes especies. Participará en la evaluación de los trabajos realizados y en la discusión de los resultados en los grupos de trabajo preparatorios de las Comisiones Nacionales de Estimación.

Tercera.—La Subdirección General del Instituto Nacional de Semillas y Plantas de Vivero elaborará las listas de variedades a ensayar de cada especie de acuerdo con las solicitudes de inscripción recibidas, preparará el diseño estadístico de cada ensayo y los cuadernos de campo y suministrará las semillas objeto de los ensayos así como los protocolos de ensayo debidamente actualizados. Una vez recibidos todos los resultados depurará y grabará los datos correspondientes a los ensayos y realizará el análisis estadístico de los mismos. En los laboratorios se analizarán las muestras recibidas de los ensayos realizados en todo el territorio nacional y con todos los datos preparará los informes técnicos referentes a las variedades que terminan su ciclo de ensayos. Finalizados estos informes convocará a los técnicos responsables de la ejecución de los ensayos para la evaluación y discusión de los resultados y posteriormente convocará y presidirá las reuniones de las Comisiones Nacionales de Estimación en las que se decidirá la inclusión o no de las variedades estudiadas en la Lista de Variedades Comerciales.

Cuarta.—La vigencia del presente Convenio será la de la campaña de 1994 y el Plan de Trabajo el contemplado en el anexo.

Quinta.—Durante el desarrollo de los cultivos, se realizará un seguimiento de los mismos por los miembros de las Comisiones Nacionales de Estimación, así como por los técnicos de la Subdirección General del Instituto Nacional de Semillas y Plantas de Vivero responsables de las distintas especies.

Sexta.—Al final de la campaña se realizará una revisión y certificación del Plan de Trabajo previsto.