

Desde el día 1 de junio de 1995 y hasta la terminación de la vigencia del presente Convenio, estará en vigor la tabla salarial que a continuación se describe:

1. Gerentes de programas o proyectos y asimilados:

- 1.1: 7.218.998 pesetas.
- 1.2: 6.652.367 pesetas.
- 1.3: 6.434.341 pesetas.
- 1.4: 6.092.925 pesetas.

2. Jefes de servicio, Ayudantes de gerente y asimilados.

- 2.1: 5.345.404 pesetas.
- 2.2: 4.576.320 pesetas.

3. Jefes de sección, Secretarías de presidencia y asimilados.

- 3.1: 4.366.680 pesetas.
- 3.2: 3.514.938 pesetas.
- 3.3: 3.168.730 pesetas.

4. Administrativos, Secretarías de dirección y asimilados.

- 4.1: 3.168.730 pesetas.
- 4.2: 2.803.458 pesetas.
- 4.3: 2.781.114 pesetas.

5. Auxiliares administrativos y asimilados.

- 5.1: 2.290.371 pesetas.
- 5.2: 2.132.504 pesetas.
- 5.3: 1.750.244 pesetas.

Nota aclaratoria: Los niveles 4 y 5 se han incrementado en las siguientes cantidades:

- 4.1: 52.710 pesetas/año.
- 4.2: 60.000 pesetas/año.
- 4.3: 70.000 pesetas/año.
- 5.1: 80.000 pesetas/año.

Se acuerda dar por concluido el proceso de negociación.

8625

RESOLUCION de 23 de marzo 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 «Pilotos de Helicosa, Sociedad Anónima».

Visto el texto del Convenio Colectivo de «Pilotos de Helicosa, Sociedad Anónima», número de código 9009530, que fue suscrito con fecha 8 de febrero de 1995, de una parte, por el designado por la Dirección de la Empresa, en representación de la misma, y de otra, por los Delegados Sindicales del SEPLA, en representación del colectivo laboral afectado, 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 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, 23 de marzo de 1995.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

CONVENIO DE PILOTOS 1994/1995

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Ambito territorial.

El ámbito de aplicación del presente convenio abarca todos los centros y dependencias de la compañía, bases de helicópteros tanto en España como en el extranjero.

Artículo 2. Ambito personal.

Abarca a todos los tripulantes pilotos de «Helicosa» en las situaciones contempladas por el mismo.

Artículo 3. Ambito temporal.

El convenio entrará en vigor, a todos los efectos, el día de su firma, extendiéndose su vigencia hasta el 31 de diciembre de 1995. No obstante, los efectos económicos del mismo se aplicarán desde el día 1 de enero de 1994, salvo en los conceptos en los que expresamente se establezca otra disposición, en la cuantía reflejada en los anexos 1, 2 y 3.

Finalizado el período de vigencia, este convenio se entenderá prorrogado, tácitamente, por períodos de un año, salvo que se produzca denuncia de cualquiera de las partes afectadas.

La denuncia del convenio habrá de producirse, en su caso, con dos meses de antelación a la fecha de término de su vigencia inicial arriba indicado o a la del término de cualquiera de sus eventuales prórrogas mediante comunicación escrita que deberá dirigirse a la autoridad laboral y a la otra parte negociadora.

Asimismo, las partes se comprometen a iniciar la negociación del nuevo convenio colectivo con dos meses de antelación a la finalización de su vigencia o la de las eventuales prórrogas.

Artículo 4. Absorción y compensación.

La estructura salarial del presente convenio sustituye y excluye a las diferentes estructuras salariales, incluidos conceptos indemnizaciones de los respectivos convenios colectivos que con anterioridad se han aplicado al personal de esta empresa.

Operará la compensación y absorción cuando los salarios realmente abonados en su conjunto y en cómputo anual sean más favorables para los trabajadores que los fijados en el orden normativo o convencional de referencia.

Artículo 5. Incremento salarial.

Se establece un incremento salarial para el año 1995 del 3,5 por 100, con efectos desde el día 1 de enero, en todos los conceptos económicos salvo aquéllos para los que expresamente se excluya el mismo.

Artículo 6. Comisión Paritaria.

Para vigilar el cumplimiento del convenio y con fin de interpretarlo cuando proceda, se constituye una Comisión Paritaria compuesta por los siguientes miembros:

Luis Suárez-Lledó Alemany.
Esteban Diego Muñiz.
Fernando Salvador Landmann.
Luis Sánchez López.

Las reuniones se celebrarán a petición de cualquiera de las dos partes, cuando la importancia del tema así lo requiera, en el término de los diez días laborables siguientes a la fecha de la solicitud de convocatoria. Transcurrido dicho plazo sin haberse producido resolución o dictamen, quedará abierta la vía administrativa o jurisdiccional competente, entendiéndose por tanto que la intervención de la Comisión Paritaria del convenio es preceptiva, dentro de las materias propias de su competencia.

Se designa como Secretario de la Comisión Paritaria a don Luis Sánchez, a quien habrán de dirigirse las solicitudes de convocatoria de reunión, siendo además de su competencia la fijación de día, hora y lugar para la misma, dentro del plazo antes señalado, y la comunicación de dicho señalamiento a las partes.

Las decisiones se tomarán considerando que cada una de las dos representaciones, cualquiera que sea el número de los vocales presentes, tiene un voto.

Los gastos de desplazamiento y estancia que se produzcan con motivo de estas reuniones serán por cuenta de la empresa.

Será competencia de la Comisión regular su propio funcionamiento en lo que no esté previsto en las presentes normas.

Artículo 7. Vinculación a la totalidad de lo pactado.

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

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

CAPITULO II

Definiciones

Artículo 8.

A fin de completar y actualizar la definición establecida en la Ordenanza Laboral para el personal de «Helicsa», Manual Básico de Operaciones de la Empresa y Reglamento de Aviación Civil, se desarrolla en los artículos siguientes la definición de los distintos trabajadores de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, laguna o problema de interpretación en el ámbito laboral.

Artículo 9. *Tripulante.*

Persona a quien la Dirección de «Helicsa» puede asignar obligaciones que han de cumplirse en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Artículo 10. *Piloto.*

Tripulante en posesión de título que le acredita como Piloto, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que «Helicsa» le asigne.

Artículo 11. *Comandante.*

Piloto, en posesión del título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que habiendo sido considerado apto, por la Dirección de Operaciones, para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves, es designado expresamente por la Dirección de «Helicsa» para ejercer dicho mando.

Artículo 12. *Segundo Piloto.*

Piloto distinto al Comandante, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondiente al tipo de aeronave utilizada que, habiendo sido considerado apto, por la Dirección de Operaciones, para el desempeño de cualquier función de pilotaje como Copiloto a bordo de sus aeronaves, colabora en las funciones de pilotaje con el Comandante y le sustituye en el mando en los casos de ausencia o de incapacidad de éste.

Artículo 13. *Jefe de Flota.*

Piloto, instructor de un tipo de helicóptero determinado encargado de asegurar que los vuelos de los helicópteros de su flota se realicen de acuerdo con los manuales y procedimientos establecidos por la Dirección de Operaciones y con el objetivo de estandarizar los procedimientos utilizados por todos los Pilotos de la flota. Una definición más exhaustiva de los cometidos del Jefe de Flota se establece en el Manual Básico de Operaciones.

Artículo 14. *Jefe de operaciones específicas.*

Piloto encargado de establecer y controlar junto con la Dirección de Operaciones todo lo relativo a los procedimientos y regulaciones del manual de operaciones en vuelo de una operación específica.

En el momento de la redacción de este convenio están establecidos como operaciones específicas las siguientes: S.A.R., «Off-Shore», Evacuación Sanitaria (EMS), Vigilancia Aduanera e Incendios.

Una definición más exhaustiva de los cometidos del Jefe de operaciones específicas se establece en el Manual Básico de Operaciones.

Artículo 15. *Jefe de Base.*

Persona con la adecuada calificación a quien la Dirección de «Helicsa» designa como representante de la empresa en una base determinada frente al cliente y que es además responsable de organizar la base como un centro de servicio, actuando como Jefe funcional de todos los componentes de la base y como interlocutor con la Dirección de la empresa.

Una definición más exhaustiva de los cometidos del Jefe de Base se establece en el Manual de Organización de Mantenimiento JAR-145.

Artículo 16. *Piloto en prácticas.*

Piloto en posesión del título y licencia que presta servicio de pilotaje en los vuelos donde no es necesario Copiloto y con la única finalidad de su propia instrucción.

CAPITULO III

Clasificación del personal

Artículo 17. *Escalafón.*

La compañía confeccionará a 31 de diciembre de cada año un escalafón para los tripulantes Pilotos en plantilla, dividido entre Comandantes, Segundos Pilotos y Pilotos en prácticas, ordenado por su fecha de ingreso en «Helicsa».

Deberán figurar en este escalafón, referido a todos y cada uno de los tripulantes, los siguientes datos:

Número de orden.

Nombre y apellidos.

Fecha de ingreso en la compañía.

Fecha de acceso a la función (Comandante, Segundo Piloto, Piloto en prácticas).

Fecha de nacimiento.

En el caso de que exista igualdad de fechas en la antigüedad en la compañía, precederá el tripulante de mayor edad al de menor edad.

Artículo 18.

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

Artículo 19.

La progresión que entraña el pasar de una aeronave a otra para los Pilotos que desempeñan o hayan desempeñado la función de Comandante, se hará con arreglo al orden que corresponda por su antigüedad en el escalafón, siempre y cuando cumplan los requisitos que la Dirección de Operaciones fije para dicha progresión.

El paso de aeronave, una vez superadas las pruebas, se hará con arreglo a las necesidades del servicio, y de acuerdo con el orden citado.

Los Pilotos que por razón de progresión cambien de flota se obligan a permanecer un mínimo de dos años antes de ejercitar su posible derecho a cesar en el servicio y/o en la compañía.

No podrán progresar de flota los Pilotos que por razón de cese obligado en el servicio de vuelo, al cumplir la edad establecida, no puedan permanecer un mínimo de dos años en la nueva flota.

Los Pilotos podrán renunciar a la progresión que se regula en este artículo, previo acuerdo con la Dirección de Operaciones.

Artículo 20.

En el caso de adquisición u absorción de otra compañía, los Pilotos que provengan de la compañía adquirida o absorbida ingresarán en el escalafón con el número de orden siguiente y en la función pertinente al del último tripulante Piloto de «Helicsa» en el escalafón correspondiente.

CAPITULO IV

Organización del trabajo

Artículo 21.

La organización del trabajo en la empresa es facultad de la misma con las limitaciones establecidas por la legislación vigente.

Artículo 22.

Todos los trabajadores amparados por este convenio tendrán derecho a 140 días de descanso por cada 225 días de trabajo.

Los 140 días de descanso incluirán las vacaciones legales de treinta días naturales más los correspondientes a los festivos, sin menoscabo de que por la organización del trabajo, los días festivos sean trabajados y consecuentemente sustituidos por otro día de descanso.

Se considerarán como días de trabajo aquellos empleados por los tripulantes en sus desplazamientos, ya sean éstos hacia sus destinos de trabajo o de regreso del mismo. De igual modo, se considerarán días trabajados todos aquellos que se empleen en simulador, cursos de adaptación, refresco, calificación en modelo u operación específica, de instructor/inspector, etc.

Artículo 23.

Cuando la empresa, por motivos extraordinarios de programación, se vea obligada a destinar a un Piloto en prácticas que esté en nómina de la empresa a una base de trabajo en la que el cliente pida dos Pilotos

cualificados por helicóptero, se comunicará al cliente por la empresa la cualificación de dicho Piloto, así como la limitación de operatividad que ello supone.

De prolongarse dicha situación más allá de un tiempo razonable, que para situaciones normales se estima en quince días, de preverse la continuidad en el tiempo de esta situación, la compañía impartirá al Piloto en prácticas un curso de cualificación de la operación.

Artículo 24.

Los cursos de cada helicóptero serán impartidos por los instructores correspondientes, ya sean personal de la compañía o personal externo.

Cuando por necesidades del servicio sea conveniente la realización de cursos de reentrenamiento, referentes a tipos de helicópteros o a tipos de trabajo, los Pilotos afectados lo comunicarán al Departamento de Operaciones, para que, una vez aceptado por la compañía, se proceda a la realización de dichos cursos.

Artículo 25.

Los Pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a guardar los intereses de la compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que puedan redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la compañía o de sus resultados económicos.

Artículo 26.

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

Artículo 27.

Todo el personal de la empresa afectado por el presente convenio tiene, además de las obligaciones concretas dimanantes de su contrato, las siguientes:

- a) Colaborar al mantenimiento y superación de los servicios. A tal fin, deberán dar cuenta inmediata a los responsables de la empresa de cualquier deficiencia que observasen en el servicio, material, instalaciones e intereses de la empresa.
- b) Respetar el carácter de confidencialidad de toda la correspondencia recibida o enviada por la empresa, relacionados acuerdos, planes económicos, libros de contabilidad, así como toda clase de documentos y características de la organización económica y operativa de la empresa.
- c) Guardar secreto respecto al procedimiento del trabajo y producción que se realice en la empresa.
- d) Cumplir en general todas las normas, circulares, instrucciones, tanto generales como individuales, dictadas por la Dirección o personal autorizado para ello, dentro del marco de la legalidad vigente.

Artículo 28.

Las aeronaves al servicio de la empresa, se operarán de acuerdo a lo estipulado en el Manual de Vuelo de cada aeronave; cualquier incumplimiento o errónea interpretación del correspondiente manual, será puesto de forma inmediata en conocimiento de la empresa, para que por ésta se proceda a tomar las medidas oportunas para su corrección.

Artículo 29.

Será cometido conjunto de operaciones, Piloto y la Dirección Técnica el preestablecer unos mínimos de operación para cada trabajo y cada base, así como la confección de listas GO/NO GO para cada helicóptero.

Artículo 30.

Se facilitará a los tripulantes la copia de las condiciones del contrato Helicista-cliente relativa a la operación del helicóptero, para así garantizar el cumplimiento del contrato al conocer ciertamente los compromisos adquiridos.

Artículo 31.

La compañía mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los títulos y licencias, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados. Este servicio, dado por la compañía, no eximirá a los Pilotos de su responsabilidad de mantener vigentes los títulos y demás documentos mencionados.

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

Los Pilotos, de acuerdo con la Dirección de Operaciones, pasarán las revisiones médicas obligatorias en los días libres, con objeto de evitar las sustituciones, siempre que sea posible. Los gastos de viaje para dichas revisiones serán a cargo de la empresa. El Piloto que deba pernoctar en la ciudad del reconocimiento médico solicitará a la Dirección de Operaciones la compensación de los gastos.

Artículo 32. Programación.

Antes de finalizar el mes de abril de cada año, se notificará a los Pilotos la programación estimada de su trabajo para el período laboral correspondiente al siguiente curso escolar.

La Dirección de Operaciones tendrá en cualquier momento la potestad de modificar dicha programación por razones justificadas y para paliar posibles incidentes, bajas, enfermedad, rechazo de personal por parte del cliente, nuevo trabajo, etc.

Artículo 33. Pilotos en situación de actividad.

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

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

Artículo 34. Comisiones de servicio.

Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los Pilotos de funciones distintas a aquéllas para las que efectivamente fueron contratados.

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

Artículo 35. Licencias retribuidas.

La compañía concederá a su personal licencias retribuidas por las siguientes causas, y siempre que medie previo aviso y justificación por parte del trabajador:

- a) Matrimonio: Se concederá previa comunicación, una licencia retribuida de quince días naturales ininterrumpidos.
 - b) Alumbramiento de la esposa: Con ocasión del alumbramiento de la esposa podrá disfrutarse, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de dos días naturales, prorrogados a cuatro en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto.
 - c) Enfermedad grave o muerte de parientes: Por enfermedad grave o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad, se concederá, previa comunicación del hecho causante, una licencia retribuida de dos días naturales ampliables a cinco en el caso de que el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto.
 - d) El tiempo indispensable para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público y personal, de conformidad con la legislación vigente.
 - e) Funciones sindicales o de representación del personal: Cuando los trabajadores ostenten cargo sindical o de representación del personal tendrá derecho, previa comunicación, y compaginando en la medida de lo posible las necesidades del servicio que se esté realizando, una licencia retribuida en los términos establecidos legalmente.
 - f) Traslado de domicilio habitual: Como consecuencia del traslado de domicilio habitual, previa petición, el trabajador tendrá derecho a una licencia retribuida de un día de duración.
- Cuando la base radique en una isla, la salida de la misma se considerará como desplazamiento.

Artículo 36. Licencia no retribuida.

Los Pilotos con al menos una antigüedad en la empresa de dos años, tienen derecho a que se les reconozca la posibilidad de disfrutar una licencia no retribuida por un plazo de quince días laborables, previa justificación y en función de las necesidades del servicio que realicen. La petición

de dicha licencia habrá de ser realizada con una antelación de treinta días laborables.

Artículo 37. *Excedencia voluntaria.*

El trabajador con al menos una antigüedad en la empresa de dos años tiene derecho a que se le reconozca la posibilidad de situarse en excedencia voluntaria.

No existirá para la empresa obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada cuando existiera en tal situación un número superior a un 5 por 100 de la plantilla de Pilotos, redondeándose al alza las fracciones decimales.

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

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

La excedencia voluntaria se concederá por un plazo no inferior a un año y no mayor a cinco.

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

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

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

Este derecho sólo podrá ser ejercitado otra vez por el mismo trabajador si han transcurrido tres años desde el final de la anterior excedencia.

Artículo 38. *Excedencia forzosa.*

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

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

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

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

Artículo 39. *Servicio militar.*

Aquellos Pilotos que sean requeridos por las autoridades competentes de manera ineludible para prestar el servicio militar en las Fuerzas Armadas o, en su caso, el servicio social sustitutorio, suspenderán su contrato de trabajo por el tiempo imprescindible para cumplir con dicha obligación. Este período le será computado a efectos de antigüedad en la empresa.

Artículo 40. *Baja por enfermedad o accidente.*

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

Artículo 41. *Suspensión de actividad.*

Es la situación en la que puede encontrarse un Piloto cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa o por la Dirección de la compañía como consecuencia de su actividad aeronáutica, hubiera sido dejado provisionalmente en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

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

La suspensión exonera de las obligaciones recíprocas de trabajar y remunerar el trabajo.

Artículo 42. *Complementos de incapacidad temporal.*

En caso de baja médica del trabajador, y como consecuencia del reconocimiento de la situación de incapacidad temporal, la empresa se compromete a completar las percepciones que de la Seguridad Social reciba el trabajador en quien concurren los siguientes requisitos, y en las cuantías que a continuación se exponen:

Para que el trabajador reciba esta compensación, deberá acreditar, además del cumplimiento de los requisitos legales para el reconocimiento del derecho y pago del subsidio por parte de la Seguridad Social, un tiempo de permanencia en la empresa superior a tres años.

Una vez acreditado este extremo, la empresa completará las percepciones del trabajador según la siguiente escala:

a) Para trabajadores con una permanencia acreditada en la empresa de hasta diez años: Un 10 por 100 de la base reguladora entre el sexto y trigésimo día. A partir de ese día, y hasta un período de cinco meses, un 15 por 100 de la base reguladora.

b) Para trabajadores con una permanencia acreditada en la empresa de más de diez años: Un 15 por 100 de la base reguladora entre el sexto y el trigésimo día. A partir de ese día, y hasta un período de cinco meses, un 20 por 100 de la base reguladora.

En este complemento que la empresa se compromete a abonar a los trabajadores, queda absorbida cualquier otra contraprestación que la empresa tuviese que realizar para el caso de incapacidad temporal.

Artículo 43. *Reentrenamiento y pruebas.*

Los trabajadores en cualquiera de las situaciones recogidas en los artículos 37 a 40 de este convenio, ambos inclusive, deberán someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de la compañía, de acuerdo con las normas establecidas por la Autoridad Aeronáutica, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, considerándose la duración de la formación como de reingreso una vez que se hayan superado las pruebas.

Artículo 44. *Reincorporación.*

La reincorporación de los trabajadores en las situaciones recogidas en los artículos 38 y 40 de este convenio, ambos inclusive, deberán tener lugar en el plazo de treinta días como máximo desde que desaparecieran las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo en el supuesto del artículo 38, que será de dos meses, en caso contrario causará baja definitiva en la empresa.

Artículo 45. *Incapacidad para ejercer como Comandante.*

Los Comandantes que, no habiendo perdido la capacidad de Pilotos, ejerzan transitoriamente como Segundos Pilotos, percibirán los haberes correspondientes a la categoría de Comandante.

Artículo 46. *Preaviso en las bajas.*

Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los tripulantes Pilotos y la importancia que en ellos tiene la formación técnica y adaptación a los nuevos tipos de helicóptero, las bajas en la compañía deberán notificarse con cuarenta y cinco días de preaviso a la fecha en que se pretenda causarlas. El incumplimiento del preaviso, para este supuesto, dará derecho a la empresa a descontar de la liquidación el equivalente a un día de salario por cada día de incumplimiento del preaviso.

Artículo 47. *Actividad laboral.*

Será considerado como actividad laboral todo el tiempo durante el cual el tripulante Piloto permanece a disposición de la compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar. Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra.

Artículo 48. *Actividad aérea.*

Serán vinculantes, en su caso, las Circulares de Aviación Civil a este respecto y todo lo regulado sobre la materia por otras normas o reglamentos en vigor.

Artículo 49. *Consideraciones de «stand-by».*

Si no existiera destino determinado para cualquier Piloto en el momento de finalizar su período de descanso, los días que transcurran hasta su incorporación a una base no serán nunca períodos de descanso acumulado,

sino que se consideran como «stand-by», siempre y cuando la Dirección de Operaciones no comunique al Piloto, en un plazo previo de setenta y dos horas que continúa en periodo de descanso.

Dichos días de «stand-by» se computarán como trabajados al 50 por 100 (medio día de trabajo), iniciándose el cómputo de estos tiempos a partir del 1 de enero de 1995.

Artículo 50. Vacaciones.

Al conceder la empresa las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así se hubiere solicitado por el tripulante y le correspondiese.

La empresa podrá excluir como período vacacional aquél que coincida con la mayor actividad productiva estacional de la empresa, previa consulta con los Delegados Sindicales del SEPLA en «Helicsa».

Artículo 51. Pérdida de licencia.

En el caso de pérdida definitiva de licencia antes del cumplimiento de los sesenta años, el Piloto podrá solicitar su pase a actividades en tierra, siempre que exista una vacante en el puesto solicitado, y que el trabajador esté en posesión de las características del perfil establecido por la compañía para ese puesto en tierra.

Artículo 52.

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

CAPITULO V

Retribuciones

Artículo 53. Conceptos retributivos.

Los Pilotos de «Helicsa» estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Conceptos fijos generales.—Las retribuciones fijas generales corresponden a cada Piloto según se define en el anexo 1, con independencia de su destino y actividad concreta:

1. Salario base.
2. Complemento por tóxicos y penoso.
3. Plus convenio.
4. Complemento por calificación de transporte de línea aérea de helicóptero.
5. Complemento de horas de vuelo totales.
6. Complemento IFR español.
7. Complemento IFR extranjero (a extinguir).
8. Complemento de permanencia en la empresa.
9. Complemento de Instructor.
10. Complemento de Radiofonista Internacional.
11. Complemento por idioma inglés.
12. Antigüedad (trienios).

b) Complementos de puesto.—Los complementos de puesto están ligados al puesto que ocupa el Piloto en función de la decisión de la Dirección de Operaciones y se especifican en el anexo 2:

1. Jefe de Flota.
2. Jefe de Operaciones Específicas.

c) Retribución variable.—Estas retribuciones están directamente ligadas a las horas de vuelo realizadas por los Pilotos y se especifican en el anexo 3:

1. Primas por horas de vuelo en exceso de veinticinco mensuales.
2. Primas por horas de vuelo nocturnas.

d) Primas.—Primas de operaciones específicas (anexo 3):

1. Salvamento.
2. EMS (evacuación sanitaria).

e) Compensación de gastos:

1. Dietas.
2. Kilometraje por utilización vehículo propio.

Las compensaciones de gastos, así como las normas a seguir para su aplicación se especifican en el capítulo VI.

Artículo 54.

El pago de las retribuciones se efectuará por meses vencidos.

Los conceptos que dependan de informes de trabajo efectuados en los últimos días del mes se efectuarán en la nómina del mes siguiente.

Artículo 55.

Los trabajadores comprendidos en el ámbito de aplicación de este Convenio percibirán como complemento periódico de vencimiento superior al mes, una paga extraordinaria en el mes de julio y otra en el mes de diciembre por importe cada una de ellas de la suma del salario base y los complementos fijos que se especifican en el anexo 1.

Al personal que cese o ingrese en la empresa en el transcurso del año se le abonarán las partes proporcionales de dichas pagas extraordinarias en función al trabajo de servicio en la empresa.

Artículo 56.

Los días trabajados en exceso a los doscientos veinticinco días anuales indicados en el artículo 22, se abonarán en base a la retribución fija de cada Piloto aplicando la siguiente fórmula:

Retribución día adicional: $R \cdot F \cdot M / 30$.

R F M: Retribución fija mensual (sin primas).

Se añadirá a la retribución calculada conforme a la fórmula anterior un recargo del 20 por 100 para todos los días trabajados en exceso de los doscientos veinticinco anuales desde el día decimotercero de exceso.

El abono de los días de exceso trabajados se realizará en el mes de enero después de calcular todos los días trabajados en año anterior.

Artículo 57.

La empresa establecerá un seguro colectivo de accidentes en el cual los Pilotos quedarán cubiertos tanto en caso de fallecimiento como de incapacidad para el ejercicio de su profesión por la cantidad de 15.000.000 de pesetas cuando el siniestro ocurra por accidente en un helicóptero operado por la empresa. Si el fallecimiento o incapacidad para el ejercicio de su profesión se produce por accidente laboral o «in itinere» distinto del accidente de helicóptero, la cantidad asegurada será de 3.750.000 pesetas.

CAPITULO VI

Desplazamientos y dietas

Artículo 58. Desplazamientos.

Dada la especial naturaleza de los servicios y trabajos que cumple la empresa y la necesidad de atenderlos en cada momento en las bases o centros de trabajo, los desplazamientos y traslados se harán libremente por la empresa teniendo en cuenta las necesidades del servicio.

En función de la naturaleza de los servicios y de las contrataciones de la empresa con terceros demandantes de esos servicios, existen dos desplazamientos tipo:

- a) Desplazamiento tipo estable (por tiempo no inferior a un año).
- b) Desplazamiento tipo temporal (por tiempo inferior a un año).

Artículo 59.

Con las particularidades expresadas en el artículo anterior y a los efectos de percibir dietas, se considerará que un trabajador está desplazado, cuando presta servicios en lugar distinto al de contratación.

Artículo 60.

Dieta es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que los trabajadores efectúen fuera de su lugar de contratación.

Artículo 61. Dietas nacionales.

Las dietas se devengan única y exclusivamente en el caso de desplazamientos, y para los desplazamientos dentro del territorio nacional, se establecen las siguientes normas:

I. Desplazamientos de tipo temporal.

a) Para desplazamientos de duración inferior a veinte días se fija, con efectos desde el 1 de enero de 1995, una dieta extraordinaria de 11.800 pesetas/día.

En estos desplazamientos cortos, el Piloto podrá optar por alojamiento en hotel de tres estrellas más dieta manutención por cuantía de 5.770 pesetas/día, con efectos desde el día 1 de enero de 1995.

b) Para desplazamientos de duración superior a veinte días, se fija una dieta normal de 9.600 pesetas/día, con efectos desde el 1 de enero de 1995.

Para los casos en los que un trabajador estuviese percibiendo una dieta de las contempladas en el apartado b), y por necesidades del servicio fuese desplazado a una base en la que le correspondiera una dieta de las contempladas en el apartado a) comenzará a percibir las de tipo a), y si el tiempo del desplazamiento superase el límite para las dietas del tipo a), volvería a percibir una dieta normal de las contempladas en el apartado b).

Igualmente, para situaciones de desplazamientos urgentes, y por tiempo inferior a cinco días, que sean comunicados al Piloto con una antelación inferior a veinticuatro horas, se percibirá una dieta especial, con efectos desde el 1 de enero de 1995, por cuantía de hasta 15.000 pesetas/día. Esta dieta sustituirá a la dieta a) o b) (extraordinaria o normal) que el Piloto estuviese percibiendo, durante un tiempo máximo de cinco días, transcurridos los cuales, y de continuar en ese desplazamiento, el Piloto pasaría a percibir la dieta normal. Esta dieta especial tendrá vigencia a partir del 1 de enero de 1995.

II. Desplazamientos de tipo estable:

a) El Piloto que vaya a ser desplazado de forma estable, deberá comunicársele dicho desplazamiento por escrito y con una antelación mínima de quince días a la fecha de incorporación a esa base.

b) La duración del desplazamiento estable no será inferior a un año.

c) El Piloto a quien efectivamente se desplace de forma estable, percibirá una cantidad fija mensual en concepto de compensación de gastos o dietas, pagadera en doce mensualidades, y calculada según la fórmula siguiente: Dieta normal b) \times 20.

Si a final de año el número de días trabajados excediera de doscientos cuarenta, la empresa compensaría al Piloto en la cantidad correspondiente, a la dieta normal, por cada día de exceso.

En las bases en las que se prevea que los días trabajados al final del año no excederán de doscientos veinticinco, se abonará la dieta normal de 9.600 pesetas/día trabajado, con efectos de 1 de enero de 1995.

d) Mientras el Piloto se encuentre en situación de desplazado estable, no podrá exigir de la compañía el abono o compensación de ningún otro gasto consecuencia del desplazamiento, si no se deriva de algún servicio especial solicitado por la Dirección de Operaciones.

e) El Piloto desplazado de forma estable podrá ser desplazado temporalmente y por necesidades de servicio. En este caso la empresa abonará el alojamiento en hotel de tres estrellas más la dieta normal percibida.

f) Si como consecuencia del desplazamiento estable el trabajador incurriese en gastos de mudanza, la empresa concederá un préstamo al trabajador a devolver en el plazo de un año.

g) Asimismo, si el trabajador debiera depositar una fianza para alquilar su nueva vivienda, la empresa le concederá un préstamo por importe de hasta dos mensualidades de renta, a devolver en el plazo de un año.

h) Los Pilotos desplazados con base estable estarán a disposición de la compañía durante todo el año para programar sus turnos de trabajo conjuntamente con la Dirección de Operaciones, a excepción de los treinta días de vacaciones que legalmente le corresponden.

Los importes de las dietas reguladas en el presente artículo no se verán afectados por el incremento a que se refiere el artículo 5 del presente Convenio Colectivo.

Artículo 62. Dietas internacionales.

Cuando sean precisos desplazamientos internacionales se optará por pagar los gastos que se produzcan y en el caso que se prevea un desplazamiento prolongado se pactará con los Pilotos afectados una dieta

dependiendo del país de destino, tomando como referencia las tablas que a tal efecto se utilizan en las Fuerzas Armadas.

Artículo 63.

En todos aquellos casos en que el alojamiento sea abonado por la empresa, ésta tiene el derecho de elegir el hotel sobre la base de hoteles de tres estrellas.

Artículo 64.

Para compensar los gastos del viaje producto del desplazamiento la empresa proporcionará el medio de transporte hasta la localidad de la base de trabajo o bien compensará al trabajador que utilice sus propios medios con la cantidad de 24 pesetas/kilómetro.

Si como consecuencia de la aprobación de alguna normativa se elevara el límite exento de IRPF por este concepto, la compañía queda obligada a elevar la cantidad hasta ese límite exento.

CAPITULO VII

Derechos sindicales

Artículo 65. Reconocimiento de derechos.

Como consecuencia de las negociaciones mantenidas entre la empresa y el colectivo de trabajadores Pilotos de la misma, aun cuando no se cumplan los requisitos del artículo 10.1 de la Ley Orgánica de Libertad Sindical, la empresa reconoce que hasta un máximo de dos Delegados sindicales del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) en la compañía HELICSA, disfruten de los derechos y garantías regulados en la citada Ley, en relación con el Estatuto de los Trabajadores, con las especificaciones que a continuación se detallan:

En caso de coincidencia de los cargos de Delegado sindical y miembro de Comité de Empresa o Delegado de Personal en una misma persona, los derechos y garantías reconocidos por la legislación laboral no podrán ser acumulados.

El ejercicio de tales derechos se llevará a cabo, en la medida de lo posible, teniendo en cuenta las limitaciones derivadas del proceso productivo de la empresa.

Para el cálculo de las horas de crédito sindical que corresponden a los Delegados sindicales se tendrá en cuenta, en cada momento, la plantilla de afectados por el presente Convenio Colectivo.

El reconocimiento de derechos regulado en el presente capítulo, conlleva para los representantes de la Sección Sindical, en nombre del sindicato que representan, un deber de obrar basándose en la buena fe, comprometiéndose a buscar soluciones a las controversias que puedan plantearse por medio de la negociación y el diálogo.

Si la plantilla de Pilotos de la empresa superase los 55, se aumentaría en un Delegado sindical más la referida representación.

CAPITULO VIII

Disposiciones varias

Artículo 66. Trabajos de alta especialización.

Serán considerados trabajos de alta especialización los siguientes:

1. Líneas de alta tensión.
2. Operaciones de salvamento marítimo.
3. Incendios (u operaciones en zona de montaña).
4. Operaciones de ambulancia sanitaria.
5. Carga externa.
6. Operaciones nocturnas de aduanas (todo tiempo de vuelo a partir de veinte minutos después del ocaso, hasta el orto).

En dichos trabajos y otros no mencionados anteriormente (cuyo riesgo será establecido y evaluado por operaciones y Pilotos), se asignarán Pilotos experimentados en ese tipo de trabajo, o en su defecto, se darán cursos de entrenamiento enfocados al tipo de trabajo en cuestión.

Artículo 67. Vestuario.

La renovación de la uniformidad de los Pilotos se hará de acuerdo con los plazos establecidos en el MBO. Los Pilotos estarán obligados a vestir la uniformidad de acuerdo con las instrucciones que reciban de la Dirección de Operaciones.

La gestión y abono del vestuario y uniforme se hará por la Dirección de Operaciones y por cuenta de la compañía, no debiendo el Piloto abonar cantidad alguna por este concepto.

ANEXO 1

Retribuciones fijas generales

	Pesetas/mes
A) Comandantes:	
1. Salario base	128.000
2. Complementos tóxicos y penosos	21.200
3. Plus de Convenio	45.000
Total	194.200
B) 2.º Piloto (con más de mil horas de vuelo):	
1. Salario base	121.000
2. Complementos tóxicos y penosos	21.200
3. Plus Convenio	45.000
Total	187.200
C) 2.º Piloto (con menos de mil horas de vuelo):	
1. Salario base	121.000
2. Complementos tóxicos y penosos	21.200
3. Plus Convenio	14.000
Total	156.200
D) Piloto en prácticas (menos de quinientas horas de vuelo):	
1. Salario base	60.000
2. Complementos tóxicos y penosos	12.000
3. Plus Convenio	28.000
Total	100.000

E) Complemento por calificación de transporte de línea aérea de helicóptero: 20.000 pesetas/mes.

F) Complemento horas de vuelo totales.—Los Pilotos con más de mil horas de vuelo tendrán derecho a percibir este complemento en base a las horas de vuelo acumuladas de acuerdo a la siguiente escala:

- De mil una a dos mil horas: 24.500 pesetas/mes.
- De dos mil una a tres mil horas: 43.000 pesetas/mes.
- De tres mil una a cuatro mil horas: 55.000 pesetas/mes.
- De cuatro mil una a cinco mil horas: 67.000 pesetas/mes.
- De cinco mil una a seis mil horas: 77.000 pesetas/mes.

G) Complemento por calificación IFR emitida por la DGAC: 61.000 pesetas/mes.

La empresa facilitará a los Pilotos la financiación para obtener la calificación española hasta un máximo de 1.800.000 pesetas, financiación que será devuelta mediante descuento en la nómina en treinta y seis meses.

El Piloto que obtenga la financiación en todo o en parte de ella que la empresa concede sin interés, se comprometerá a no abandonar la empresa durante un período de tiempo de tres años.

Si abandonara la empresa antes de los tres años abonará a la compañía el interés no cobrado equivalente al MIBOR más 1,5 por 100.

H) Complemento por calificación IFR emitida por autoridad aeronáutica no española; para los Pilotos que actualmente prestan sus servicios en la compañía (los de incorporación posterior a la firma de este Convenio no tendrán derecho a percibir este complemento): 24.360 pesetas/mes (congelado).

Este complemento no se abonará si el Piloto tiene la calificación IFR española.

Dado que este complemento ya ha perdido su razón lógica se establece un plazo hasta el 31 de julio de 1996, y a partir de dicha fecha dejará de abonarse. Este plazo tiene el objeto de dar tiempo suficiente para que los Pilotos en posesión de esta calificación puedan obtener la española.

I) Complemento de permanencia en la empresa.—En función del número de años de permanencia en la empresa, los Pilotos percibirán el complemento indicado a continuación:

Número de años	Complemento Pesetas/mes
1	4.900
2	9.800
3	14.700
4	19.600
5	24.500
6	29.400
7	34.300
8	39.200

Este complemento se mantendrá constante en 1994 y 1995 y por lo tanto no se verá afectado por la cláusula de incremento salarial.

J) Complemento de Instructor: 6.100 pesetas/mes.

K) Complemento por calificación de Radiotelefonista internacional: 19.500 pesetas/mes.

L) Complemento por conocimiento de inglés: 12.200 pesetas/mes.

La Dirección de Operaciones fijará el nivel necesario para percibir este complemento y establecerá un procedimiento de verificación y/o exámenes para asegurar que los Pilotos con derecho a percibir este complemento superan el nivel mínimo necesario («Toefl» o equivalente). Esto es aplicable a los Pilotos de nueva incorporación a aquellos que a la firma de este Convenio no tengan reconocido su conocimiento de inglés.

M) Antigüedad (trienios).—Por cada tres años de permanencia en la empresa independientemente del complemento de la letra I) anterior, el trabajador tendrá derecho a percibir una cantidad mensual de 8.000 pesetas/mes, para los Pilotos con más de mil horas y de 4.000 pesetas/mes para los Pilotos con menos de mil horas.

Nota: Los Pilotos con menos de mil horas no percibirán ningún complemento de los indicados en los apartados E) al L).

ANEXO 2

Complementos de puesto

1. Complemento de Jefe de Flota: 7.000 pesetas/mes.
2. Complemento de Jefe de Operaciones Específicas:
 - Jefe de Operaciones SAR: 7.500 pesetas/mes.
 - Jefe de Operaciones Off-Shore: 7.500 pesetas/mes.
 - Jefe de Operaciones de Evacuación Sanitaria: 7.500 pesetas/mes.
 - Jefe de Operaciones Vigilancia Aduanera: 7.500 pesetas/mes.
 - Jefe de Operaciones de Incendios: 7.500 pesetas/mes.

Los complementos establecidos en este anexo, están biunívocamente unidos al puesto ocupado y el derecho de percepción derivará siempre de los nombramientos que realice la Dirección de Operaciones. Cuando un Piloto deje de ocupar uno de los puestos mencionados su derecho a percibir el complemento finalizará automáticamente.

Estas retribuciones se devengarán mensualmente a razón de doce mensualidades al año.

ANEXO 3

A) Retribuciones variables.—Están directamente ligadas a las horas de vuelo realizadas por los Pilotos y serán de dos tipos:

1. Prima por horas de vuelo mensuales en exceso de veinticinco:
 - De veintiséis a cincuenta horas/mes: 3.200 pesetas/hora.
 - De cincuenta y una a sesenta y cinco horas/mes: 2.436 pesetas/hora.
 - De sesenta y seis a noventa horas/mes: 1.217 pesetas/hora.

Las horas de vuelo aquí indicadas son por cada mes natural independientemente de los días de trabajo o libres que a cada Piloto le correspondan en un mes concreto.

2. Primas por horas de vuelo nocturnas.—Todas las horas de vuelo nocturnas realizadas por un Piloto en funciones de Comandante o de 2.º Piloto serán remuneradas con la cantidad unitaria de 1.350 pesetas/mes, con efectos desde 1 de enero de 1995. Esta cantidad no se verá afectada por el incremento salarial del artículo 5 del Convenio.

B) Primas de operaciones específicas:

1. Salvamento y rescate.—Los Pilotos asignados a una base de salvamento y rescate percibirán una prima específica con los siguientes importes:

- Comandante: 1.760 pesetas/día trabajado.
- 2.º Piloto: 880 pesetas/día trabajado.

Cuando un Piloto se encuentre desplazado de forma estable a una base de salvamento y rescate y por lo tanto destinado por un período mínimo de un año, la prima de salvamento y rescate se abonará en doce pagas mensuales del siguiente importe:

Comandante: 43.520 pesetas/mes.
2.º Piloto: 21.760 pesetas/mes.

2. Servicios de evacuación sanitaria (EMS).—Los Pilotos que realicen estos servicios, percibirán, con efectos de 1 de enero de 1995, las siguientes cantidades:

Comandante: 1.500 pesetas/día.
2.º Piloto: 750 pesetas/día.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

8626

ORDEN de 17 de marzo de 1995 por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en el recurso de apelación número 8.991/1990, interpuesto contra la sentencia dictada en el recurso contencioso-administrativo número 1.141/1983, promovido por don José Peláez Conde.

Con fecha 7 de abril de 1990, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia en el recurso contencioso-administrativo número 1.141/1983, promovido por don José Peláez Conde, sobre reducción de jornada y retribuciones; sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don José Peláez Conde contra las resoluciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que desestimaron los recursos de alzada interpuestos contra la desestimación de las peticiones sobre reducción de jornada, retribución reducida proporcionalmente, y procedencia de percibir complemento de dedicación especial, debemos declarar y declaramos no haber lugar a la solicitada nulidad, anulación o revocación de tales resoluciones impugnadas a que se contraen éstos autos, por ser conformes a Derecho, sin que haya lugar a otros pronunciamientos y sin hacer expresa imposición de las costas procesales.»

Habiéndose interpuesto recurso de apelación por la parte recurrente, el Tribunal Supremo, con fecha 13 de octubre de 1994, dictó sentencia cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que debemos desestimar y desestimamos el recurso de apelación interpuesto por don José Peláez Conde contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Séptima), de 7 de abril de 1990, dictada en recurso número 1.141/1983, sobre reducción de jornada. Sin declaración de costas.»

Este Ministerio ha tenido a bien disponer se cumpla en sus propios términos la precitada sentencia.

Madrid, 17 de marzo de 1995.—P. D. (Orden de 30 de julio de 1990), el Director general de Servicios, Francisco Javier Velázquez López.

Ilmos. Sres. Subsecretario y Director general del IFA.

MINISTERIO DE CULTURA

8627

RESOLUCION de 13 de marzo de 1995, de la Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas, por la que se convoca para 1995 el concurso para la concesión del premio a las mejores ilustraciones de libros infantiles y juveniles.

Por Orden de 1 de junio de 1994 («Boletín Oficial del Estado» del 14), se regulan los concursos del Ministerio para la concesión de premios al mérito en determinadas actividades culturales.

El punto primero establece que se convocará anualmente, entre otros, el concurso para seleccionar las mejores ilustraciones de libros infantiles y juveniles, y el punto séptimo faculta a esta Dirección General para convocarlo anualmente y para desarrollar la Orden reguladora.

En su virtud, he tenido a bien disponer:

Primero. *Convocatoria.*—Se convoca para 1995 el concurso para la concesión del premio a las mejores ilustraciones de libros infantiles y juveniles publicadas durante el año 1994.

Segundo. *Cuantías.*—Se concederán dos premios dotados con las siguientes cantidades:

Un primer premio dotado con 2.000.000 de pesetas.
Un segundo premio dotado con 1.000.000 de pesetas.

Los premios tendrán carácter indivisible, pudiendo declararse desiertos.

Tercero. *Solicitudes.*

1. Los ilustradores españoles podrán optar al concurso con trabajos de ilustración inéditos destinados a los niños y jóvenes incluidos en obras que hayan sido publicadas por primera vez en España durante el período de 1 de enero a 31 de diciembre de 1994, y que reúnan los requisitos establecidos en la presente Resolución.

2. También podrán optar al concurso directamente las empresas editoriales españolas, acompañando, en este supuesto, documento que acredite la aceptación expresa por parte de los ilustradores.

3. Las solicitudes, cuyo modelo oficial se publica como anexo a la presente Resolución, podrán presentarse en el Registro General de la Subdirección General del Libro y de la Lectura, calle de Santiago Rusiñol, número 8, 28040 Madrid, o por cualquiera de los medios establecidos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Las solicitudes irán acompañadas de un ejemplar de cada obra presentada.

Cuarto. *Plazo de presentación.*—Las solicitudes serán presentadas durante el período de cuarenta y cinco días naturales contados a partir del siguiente al de la publicación de la presente Resolución en el «Boletín Oficial del Estado».

Quinto. *Libros editados en España.*—A los efectos de la presente convocatoria, se entenderán como libros editados en España aquellos que lo sean por empresas editoras españolas, incluso en régimen de coedición, con independencia del lugar de impresión.

La fecha de edición quedará determinada por la constitución del depósito legal.

Sexto. *Jurado.*

1. El fallo del concurso corresponderá a un Jurado designado por la Ministra de Cultura, a propuesta del Director general del Libro, Archivos y Bibliotecas, de conformidad con lo dispuesto en el punto cuarto de la Orden de 1 de junio de 1994, y cuya composición será la siguiente:

Presidente: El Director general del Libro, Archivos y Bibliotecas, que podrá delegar en el Subdirector general del Libro y de la Lectura.

Vocales: El Subdirector general del Libro y de la Lectura. Tres personalidades del mundo de las artes plásticas, pertenecientes, preferentemente, a asociaciones profesionales. Tres personalidades del mundo cultural relacionadas con la creación, promoción o difusión del libro infantil y juvenil, entre las que tendrán preferencia los ilustradores galardonados con el premio en la anterior convocatoria del mismo. Un funcionario de carrera perteneciente a la Subdirección General del Libro y de la Lectura.

Secretario: Actuará como Secretario, con voz pero sin voto, un funcionario de carrera perteneciente a la Subdirección General del Libro y de la Lectura, designado por el Director general del Libro, Archivos y Bibliotecas.

2. La condición de miembros del Jurado tiene carácter personal, no siendo posible la delegación, a excepción de la prevista para el Presidente del Jurado.

3. En las votaciones sólo se tendrán en cuenta los votos emitidos por los miembros del Jurado que asistan personalmente a las reuniones.

4. En lo no previsto en la presente convocatoria, el Jurado ajustará su actuación a lo establecido para los órganos colegiados en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.