

7131 *RESOLUCION de 28 de febrero de 1996, de la Subsecretaría, por la que se anulan los títulos de Bachiller a don Ricardo Barrio Maestro, doña María Fernanda Bautista González, don Jesús Lara Perona y doña Olga Rodríguez Caballero.*

Por haberse extraviado los títulos de Bachiller de los alumnos del extinto Instituto Nacional de Bachillerato a Distancia (INBAD), que a continuación se relacionan:

Don Ricardo Barrio Maestro, expedido el 9 de diciembre de 1983, con número de registro del centro de proceso de datos 030775, al ser enviado al Consulado General de España en Zurich (Suiza), el 29 de febrero de 1984.

Doña María Fernanda Bautista González, expedido el 8 de julio de 1993, con número de registro del centro de proceso de datos 2892021847, al ser enviado a la Dirección provincial del Ministerio de Educación y Ciencia de Albacete, el 3 de mayo de 1994.

Don Jesús Lara Perona, expedido en septiembre de 1985, con número de registro del centro de proceso de datos 2892032506, al ser enviado al Instituto Nacional de Bachillerato a Distancia (extensión de Sevilla), el 3 de febrero de 1986.

Doña Olga Rodríguez Caballero, expedido el 1 de agosto de 1988, con número de registro del centro de proceso de datos 09924, al ser enviado al centro homologado de BUP «Juan XXIII», de La Chana (Granada), el 18 de noviembre de 1988.

Esta Subsecretaría ha dispuesto queden nulos y sin ningún valor ni efectos los títulos de Bachiller antes relacionados y se proceda a la expedición, de oficio, de los correspondientes duplicados.

Madrid, 28 de febrero de 1996.—El Subsecretario, Francisco Hernández Spínola.

Ilmos. Sres. Secretario general técnico y Subdirector general de Educación Permanente.

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

7132 *RESOLUCION de 1 de marzo de 1996, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del II Convenio Colectivo de «Spanair, Sociedad Anónima», y sus Pilotos.*

Visto el texto del II Convenio Colectivo de «Spanair, Sociedad Anónima», y sus Pilotos (código de Convenio número 9010140), que fue suscrito con fecha 10 de enero de 1996, de una parte, por los designados por la Dirección de la empresa, en representación de la misma, y, de otra, por los representantes sindicales del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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, 1 de marzo de 1996.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

II CONVENIO COLECTIVO DE PILOTOS DE «SPANAIR»

El II Convenio Colectivo nace como fruto de las buenas relaciones existentes entre la Dirección de «Spanair» y el SEPLA (Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas), en representación de los Pilotos de la compañía, y viene a sustituir al I Convenio que ha servido en la primera etapa de existencia de la compañía.

En su elaboración se ha tenido en cuenta la experiencia obtenida a lo largo del tiempo en que ha estado vigente el I Convenio Colectivo y acuerdos y pactos posteriores que lo fueron complementando y mejorando, y ha incorporado el sustancial cambio en la regulación de las materias de actividad y descanso que ha representado la nueva circular operativa 16B de la DGAC.

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

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ambito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los centros de trabajo que la empresa «Spanair, Sociedad Anónima», tenga establecido o establezca en el futuro, en el territorio español 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 en España para prestar servicios en el territorio nacional o en el extranjero, como personal Técnico de Vuelo, en plantilla de «Spanair», encuadrados en los grupos de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo, o convenios colectivos.
- El personal ajeno a «Spanair» que realice prácticas de vuelo.
- El personal que ingrese en la compañía, en función de Título Aero-náutico, recogido en el Real Decreto 959/1990, de 8 de junio, y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Artículo 3. *Ambito temporal.*

El presente Convenio entrará en vigor desde su firma y mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre de 1997, excepto para los conceptos o materias para los que se señale expresamente un período de vigencia distinto.

Las condiciones salariales recogidas en el presente Convenio y que se incluyen en los anexos al mismo tendrán aplicación a lo largo de 1996 y 1997.

A partir de 1997, y años sucesivos en caso de prórroga, las condiciones salariales pactadas en el presente Convenio se revisarán anualmente tomando como pauta indicativa el IPC previsto en los Presupuestos Generales del Estado para los doce meses siguientes, con la salvaguarda de que, si al término de dicho período el IPC real es superior en 0,5 puntos al previsto, será compensado en cuantía proporcional mediante paga al final del año, siendo de aplicación a los conceptos salariales. En caso de que la diferencia entre IPC real y previsto sea inferior a 0,5 puntos, no se consolidará en las tablas salariales dicha diferencia hasta que se hayan acumulado 1,0 puntos o superior.

Esta cláusula automática de revisión no será de aplicación si la evolución productiva/resultados/beneficios de la compañía no lo permite, acreditado a través de los documentos contables oficiales.

Se considerará prorrogado tácitamente el presente Convenio por un período de doce meses, si, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento, no ha sido denunciado en todo o en parte por alguno de los firmantes, excepto en aquellas materias en que las partes convengan otra cosa.

En caso de denuncia del Convenio, se estará a lo dispuesto en la disposición adicional 2.ª

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 pactado, tuviese ya otorgadas la compañía «Spanair, Sociedad Anónima». Análogamente, servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

Se respetarán las condiciones establecidas, con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de este Convenio, manteniéndose estrictamente con carácter «ad personam», si globalmente superan las condiciones de este Convenio y no contradicen lo dispuesto en el artículo 17 del Estatuto de los Trabajadores.

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 registro la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Deliberadora deberá reunirse para considerar si cabe tal 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.

A falta de acuerdo, y en el más breve plazo posible, se someterá la cuestión a la decisión de un órgano arbitral compuesto por tres miembros, dos de ellos elegidos uno por cada parte, y el tercero nombrado de común acuerdo por éstos últimos; dicho órgano arbitral deberá pronunciarse por mayoría respecto de las materias o cuestiones objeto de discusión.

Artículo 6. Interpretación.

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

Artículo 7. Comisiones de Interpretación y Técnica.

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

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

Los representantes de la compañía estarán nombrados libremente por ésta.

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

Por otra parte, dada la estrecha relación entre condiciones laborales y técnico-operativas en las que se ve envuelto el Piloto en caso de instrucción, inspección, incidente o accidente que pueda tener consecuencias de orden económico-laboral para él, existirá una Comisión Técnica mixta de mediación y arbitraje, compuesta por un miembro de cada flota nombrado por la representación sindical del SEPLA y el mismo número por parte de «Spanair», de los que uno será el Director de Operaciones, que tendrá voto de calidad.

El desarrollo de dicha Comisión en sus aspectos reglamentario y funcional será fruto de la negociación entre las partes.

Artículo 8. Readaptación de Pilotos.

Si por incorporación a la compañía de aviones de nueva tecnología, alguno de los Pilotos no se adaptara, la empresa lo mantendrá en la flota de donde provenga si existe, o en una que pueda desarrollar sus funciones de Piloto.

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

CAPITULO II

Principios Informadores

Artículo 9. Dedicación y títulos.

Los Pilotos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la compañía «Spanair, Sociedad Anónima», 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 Convenio Colectivo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

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

La compañía, sin olvidar la responsabilidad del Piloto en esta materia, mantendrá el control de la fecha de vencimiento de los títulos y licencias, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados. Los gastos de esta documentación serán por cuenta de la compañía.

Los Pilotos admiten la composición de la tripulación auxiliar que «Spanair» designe para sus vuelos, tanto en aviones propios como ajenos, siempre que los miembros de aquella reúnan los requisitos y titulaciones exigidos por la autoridad aeronáutica para sus respectivos puestos de trabajo, y éstos actúen de conformidad con las normas establecidas en el Manual Básico de Operaciones (MBO) de «Spanair» en cuanto a las obligaciones para con la tripulación técnica.

Artículo 10. Salvaguarda de los intereses de la compañía.

Los Pilotos, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de «Spanair» 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. Pacto de no concurrencia.

Los Pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida de transporte aéreo, salvo autorización expresa de «Spanair».

Artículo 12. Servicios a terceros.

En el supuesto de que «Spanair» contrate sus aviones a otra compañía aérea para operar en régimen de «wet lease», será de aplicación lo dispuesto en el presente Convenio en materia de manutención a bordo, transporte y alojamiento.

Asimismo, la compañía podrá asignar servicios de vuelos a sus Pilotos, en aviones de otras compañías aéreas, salvo en situaciones de huelga legal, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a «Spanair», en régimen de alquiler o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.

b) En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en Convenios, Tratados, Protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios.

En casos especiales, en los que, por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios, sea aconsejable el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc., se pactarán las condiciones en las que hayan de realizarse estos vuelos por la representación sindical de Pilotos y «Spanair», en la parte que les afecte.

Artículo 13. Régimen de vida.

Los Pilotos se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión, para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo. «Spanair» se obliga a proporcionar condiciones de trabajo tales que sean adecuadas a dichas exigencias profesionales.

Artículo 14. Pacto de permanencia.

En el caso de que un Piloto resolviese por voluntad propia, o por despido declarado procedente en sentencia judicial firme, su relación laboral con «Spanair, Sociedad Anónima», dentro del plazo de dos años contados a partir de la fecha de terminación de curso de calificación de tipo o de especialización realizados con cargo a la empresa, vendrá obligado a abonar a «Spanair» una indemnización.

Para determinar la cuantía de dicha indemnización, se dividirá el importe del curso entre veinticuatro (los meses equivalentes), obteniéndose así una cuota mensual. El Piloto estará obligado a abonar tantas cuotas mensuales como meses falten para cumplir dos años desde su terminación del curso.

Artículo 15. Legislación vigente y Reglamentos internos.

Para que las operaciones de vuelo de la compañía «Spanair» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los Pilotos y la compañía se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy esencialmente las contenidas en los manuales, básico de operaciones, de ruta, y de avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso a cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, Ordenes, Instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o sus representantes.

En cualquier caso, ningún manual o norma de régimen interno de la compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Asimismo, la Dirección de la compañía se responsabiliza de facilitar a los Pilotos acceso a sus expedientes técnicos y a sus informes sobre inspecciones, así como a los manuales siguientes: Básico de operaciones, de ruta, de tripulantes de cabina de pasajeros, así como las revisiones correspondientes a los mismos, y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones que les sean de aplicación.

Artículo 16. Desempeño de cargos y funciones.

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

La compañía informará a la representación sindical del SEPLA de la gratificación que cada cargo tenga asignada.

Artículo 17. Régimen de turnos.

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

La Dirección de la compañía marcará como objetivo del Departamento de Programación el reparto equitativo de las horas de vuelo, las actividades, los días fuera de base y los cruces de meridiano en cada flota y base operativa respectiva.

Artículo 18. Regulación de empleo.

Cuando la suspensión o resolución de contratos, por la vía del artículo 51 del Estatuto de los Trabajadores no afecte a la totalidad de la plantilla, se efectuará en orden inverso a la antigüedad administrativa entre la totalidad de los Pilotos en plantilla. En este supuesto, las condiciones económicas de los Pilotos que se mantengan en plantilla se ajustarán, en su conjunto, de forma que el coste sea equivalente al que hubiera resultado de realizarse la regulación atendiendo al criterio de la antigüedad administrativa en cada especialidad.

Si desaparecieran las causas que hubieran originado la regulación de empleo, los pilotos que hayan sido objeto de la misma tendrán prioridad de cara a nuevas contrataciones, en orden inverso al establecido en el párrafo primero.

Cuando la regulación de plantilla venga producida por la reducción en el número de aeronaves, el número de pilotos que podrán verse afectados por dicha regulación será como máximo de nueve por avión en la flota MD y de 12 en la flota B-767.

Sin perjuicio de lo anterior, en el supuesto de que «Spanair» llevara a cabo dicha suspensión o resolución de contratos, se compromete expresamente a negociar con la representación sindical de Pilotos los aspectos que afecten a este colectivo, declinando formalmente imponer a dicho colectivo acuerdos alcanzados con los representantes del resto de trabajadores.

Artículo 19. Entrada en servicio de nuevos aviones.

Si durante la vigencia del presente Convenio entraran al servicio de «Spanair» nuevos tipos de aeronaves, con los que varíe sustancialmente el tipo de actividad a realizar y/o los costes generales de explotación, ambas partes se comprometen a renegociar las nuevas condiciones económicas y laborales aplicables a los Pilotos de la nueva flota.

CAPITULO III**SECCIÓN 1.ª DEFINICIONES****Artículo 20. Alcance de las definiciones.**

Con el fin de desarrollar las definiciones establecidas en la normativa vigente y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en este capítulo las definiciones de los distintos Pilotos, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo, prevaleciendo esta redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito temporal.

Artículo 21. Tripulación.

Conjunto de Pilotos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros, nombrados expresamente por la Dirección de «Spanair» 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 del servicio que les está encomendado.

Artículo 22. Piloto.

Tripulante, en posesión de título y licencia que le acreditan como tal, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, que deberá desempeñar las funciones de pilotaje que «Spanair» le asigne.

Artículo 23. Primer Piloto.

Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes, que le acreditan como tal, y encuadrado en el grupo laboral y especialidad adecuado, a quien «Spanair» ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje a bordo de sus aeronaves.

Artículo 24. Segundo Piloto.

Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes, que le acreditan como tal, y encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente, a quien «Spanair» ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de Copiloto a bordo de sus aeronaves, auxiliando al Comandante y sustituyéndole en caso de ausencia o incapacidad grave manifiesta.

SECCIÓN 2.ª FUNCIONES**Artículo 25. Comandante.**

Primer Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa libre y expresamente la Dirección de «Spanair» para ejercer el mando.

Artículo 26. Copiloto.

Piloto distinto del Comandante, en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada, que, habiendo sido considerado apto por la Dirección de Operaciones para el desempeño

de la 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 incapacidad de éste.

SECCIÓN 3.ª CLASIFICACIONES

Artículo 27. Clasificación económico-profesional.

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

1 Primeros Pilotos — Niveles	2 Segundos Pilotos — Niveles
1A	1A
1B	1B
1C	1C
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
	8
	0

Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un Piloto puede alcanzar, de acuerdo con las normas recogidas en el artículo siguiente del presente Convenio, y que regula sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo.

Artículo 28. Cambio de nivel.

1. Los cambios de nivel se producirán automáticamente cuando por parte del Piloto se cumplan las tres condiciones siguientes:

a) Permanecer dos años en cada nivel hasta el cuarto, inclusive (excepto lo dispuesto para Pilotos segundos en el apartado 3 de este artículo); tres años en el nivel tercero y cinco años en el nivel segundo y siguientes.

b) Haber completado el 60 por 100 de la media de horas voladas por las flotas y especialidades en que haya permanecido durante dichos períodos de tiempo, excepto los cargos de la empresa.

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

2. Todo Piloto que cumpla las condiciones requeridas en el apartado anterior pasará al nivel retributivo siguiente.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, se exceptúan los siguientes supuestos:

a) Para Segundos Pilotos, la permanencia en el nivel 0 se limitará a la fase de instrucción, abandonando dicho nivel al superarse la inspección de suelta en flota.

b) El cambio de nivel del 8 a 7 de Pilotos segundos se realizará automáticamente al cumplirse los dos años de servicio en activo en «Spanair», o al cumplir los requisitos de experiencia en vuelo de dos mil doscientas cincuenta horas realizadas en aviones de peso máximo estructural al despegue de 14.000 kilogramos o superior, o efectuadas en reactores; mil quinientas horas de MD-80 o similar o superior, el que ocurra antes de los tres requisitos.

Artículo 29. Clasificación técnica.

Los Pilotos se agrupan en especialidades de Primeros y Segundos Pilotos.

Artículo 30. Escalafón técnico.

La compañía «Spanair» confeccionará anualmente los escalafones técnicos de Pilotos, ordenando a éstos por especialidades de primeros y segundos.

El orden de cada Piloto en el escalafón vendrá determinado por la fecha de antigüedad técnica, tal como aparece definida en el artículo 32, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición adicional 1ª del presente Convenio. En caso de igualdad se colocará en primer lugar al de mayor antigüedad administrativa en la compañía, y, si ésta fuera la misma, al de mayor edad.

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

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la compañía «Spanair».
- Fecha de antigüedad técnica.

A efectos de publicación de los escalafones, se observará la siguiente normativa:

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 31. Antigüedad administrativa.

Vendrá dada por la fecha de ingreso en la compañía «Spanair», computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla en la empresa, y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

En caso de igualdad en la fecha de ingreso, el orden vendrá dado por la fecha de nacimiento, colocando en primer lugar al de mayor edad; en caso de perdurar la igualdad, se atenderá al orden alfabético de apellido.

Artículo 32. Antigüedad técnica.

1. Primeros Pilotos:

a) Para Primeros Pilotos se considerará antigüedad técnica la fecha en que un Piloto, con contrato en vigor en «Spanair», supera la inspección de suelta como Comandante o, en su defecto, realiza el primer vuelo como Comandante de la aeronave, de acuerdo con los criterios de la Dirección de Operaciones de «Spanair», salvo lo dispuesto en el apartado siguiente.

b) Si, por necesidades de la compañía, resultase imprescindible incorporar Tripulantes Técnicos en la función de Comandante, coincidiendo con un curso de grupo de Pilotos que estén en proceso de promoción, se considerará como fecha de antigüedad técnica del de nueva incorporación la inmediatamente posterior a la del último de aquéllos que supere el curso establecido.

2. Segundos Pilotos:

Para Segundos Pilotos, la antigüedad técnica será la computada desde la fecha en que supera la inspección de suelta en flota en la compañía «Spanair» como Piloto 2.º

3. Normas comunes:

a) En el supuesto de promociones en bloque el escalafón técnico se cerrará no antes de la fecha de la última suelta, siendo la Comisión Técnica la competente para evaluar las fechas de antigüedad técnica y, en su caso, variarlas, atendidas las circunstancias concretas de cada caso.

b) En caso de coincidencia de fechas, calificaciones y aptitudes, la prioridad quedará definida por la antigüedad administrativa y, si ésta fuera la misma, por la edad; en caso de perdurar la igualdad, se atenderá al orden alfabético de apellidos.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión**Artículo 33. Admisión.**

La admisión de Pilotos en la compañía «Spanair» se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos siguientes.

Siempre que se cumplan las condiciones para cubrir las vacantes, los ingresos se realizarán en el siguiente orden:

- 1.º Pilotos que hubiesen desempeñado funciones de pilotaje en la compañía, cualquiera que fuese el tipo de contratación y no hubiesen resuelto su contrato de forma voluntaria, o tuviesen expediente desfavorable. Para ello se confeccionará un censo de dichos Pilotos, que servirá de guía para su contratación, que se actualizará semestralmente y cuya copia será pública, anticipada y entregada al SEPLA.
- 2.º Personal perteneciente a otros grupos laborales con contrato en «Spanair» y sin expediente desfavorable.
- 3.º Pilotos de alta experiencia.
- 4.º Pilotos sin experiencia

El ingreso en la compañía como Piloto en plantilla se llevará a cabo por el último nivel de su especialidad y ocupando el último puesto en el escalafón técnico, salvo en el caso de los comprendidos en el apartado 1.º de este artículo, que se efectuará por el nivel que le corresponda en función del tiempo trabajado y acumulado para cumplir con las condiciones de cambio de nivel.

Artículo 34. Condiciones y pruebas de ingreso.

Las condiciones que deberán reunir los Pilotos para ingresar en la plantilla de «Spanair» serán fijadas por la Dirección conjuntamente con la Dirección de Operaciones de «Spanair», y recogidas en el Manual Básico de Operaciones (MBO), que establecerá en cada momento las pruebas psicológicas, médicas, teóricas, prácticas y de vuelo a superar, junto a las demás normas vigentes a cumplir. Cualquier variación será sometida a la representación sindical de Pilotos para su información.

En general, los requisitos de ingreso se ajustarán a las siguientes condiciones:

1. Estarán basados en las normas legales vigentes para ocupar la vacante y además la experiencia profesional. Asimismo, se deberán dominar el español y el inglés (hablados).
2. En los casos de Pilotos que hubiesen desempeñado funciones de pilotaje anteriormente en la compañía, las pruebas serán la evaluación de sus informes a través de Instrucción, Inspección y Jefatura de Flota. Para los casos de nuevo ingreso serán las teóricas de vuelo, pruebas psicológicas e idioma, que podrán ser suprimidas en caso de Pilotos de alta experiencia, a excepción del dominio del español e inglés.
3. En todos los casos se deberá superar el correspondiente curso de calificación de tipo.

En las mencionadas pruebas de ingreso participará un representante del SEPLA como supervisor.

Excepcionalmente, a instancias de la compañía, debidamente razonadas y conocidas las necesidades de la empresa y previa acreditación por parte del Piloto que fuere objeto de ingreso, de su aptitud técnica, de cuya circunstancia deberá informarse obligatoriamente a la representación sindical de los Pilotos, la cual emitirá informe preceptivo sobre la adecuación o no de dicho ingreso, podrá ingresarse directamente en su especialidad.

Si la empresa necesitase Primeros Pilotos y ninguno de los Segundos Pilotos que estuviesen en plantilla reuniesen, de acuerdo con la representación sindical las condiciones requeridas, aquélla podrá contratar Primeros Pilotos de experiencia superior a la requerida por la compañía para la promoción.

Artículo 35. Preferencias para cubrir las vacantes.

Siempre que los Pilotos cumplan las condiciones y pruebas del artículo anterior, las vacantes que se produzcan se cubrirán necesariamente por el siguiente orden:

- 1º Progresión de los Primeros Pilotos en plantilla.
- 2º Promoción de los pilotos en plantilla.

3º Pilotos procedentes del censo a que hace referencia el artículo 33.

4º Pilotos de nuevo ingreso en la plantilla.

«Spanair» no podrá acudir sucesivamente a contratar a cada uno de los grupos antes señalados, hasta tanto no conste haber agotado la oferta del grupo precedente, a cuyo efecto será de aplicación lo dispuesto en materia de publicación, solicitud y adjudicación de vacantes.

Artículo 36. Publicación, solicitud y adjudicación de vacantes.

Se regirán por la siguientes normas:

- a) Las plazas vacantes se publicarán y se hará llegar su comunicación a todos los Pilotos en plantilla o pertenecientes al censo, que deberá incluir los requisitos y pruebas para su adjudicación, así como la fecha de finalización del plazo de admisión de solicitudes, que será como mínimo de treinta días.
- b) Las solicitudes se harán por escrito y deberán tener entrada antes de las veinte horas de la fecha en que finalice el período de treinta días.
- c) La adjudicación será efectuada de acuerdo con el orden establecido en el artículo anterior, siendo publicada y comunicada a los Pilotos afectados veinte días después de la fecha de finalización del plazo de admisión de solicitudes, o de la finalización de las pruebas efectuadas para los de nuevo ingreso, debiendo incluir fechas y cursos a realizar, así como los Pilotos reservas para cubrir dichas vacantes.

En todo el proceso, la compañía facilitará a la representación sindical del SEPLA su seguimiento y supervisión.

Artículo 37. Promoción.

Se entenderá por promoción el paso de un Piloto de una especialidad a otra y se realizará en la flota de menor peso máximo estructural al despegue.

La promoción se hará por el orden del escalafón técnico, siempre que se cumplan los requisitos y pruebas para la vacante a cubrir.

Para Pilotos que no hayan sido Comandantes de aeronaves en servicios de transporte aéreo, se efectuará un curso de PICUS definido en el MBO.

En caso de no superar las pruebas teóricas, que necesariamente versarán sobre las materias impartidas por la compañía en dicho curso, «Spanair» facilitará un segundo examen al cabo de siete días.

En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador, «Spanair» facilitará una nueva sesión de cuatro horas, impartida por otro Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones y supervisada por un miembro de la Comisión Técnica o por la persona que ésta designe.

Si finalmente el Piloto no superase 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 hubiera vacante, podrá volver a optar de nuevo a la promoción.

Las condiciones de promoción se darán a conocer a la representación de los Pilotos con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de publicación.

Si, exclusivamente por necesidades de la compañía, comunicadas por escrito a la representación sindical de pilotos, no se siguiera el orden de prioridad en el escalafón técnico respectivo, al Piloto pospuesto, una vez completado el curso y habilitado definitivamente en la nueva plaza adjudicada, se le liquidará la diferencia económica entre los conceptos salariales fijos de las dos especialidades (salario base y prima razón viaje), y se le situará en el lugar que le hubiere correspondido en el escalafón técnico.

Artículo 38. Renuncia a la promoción.

Los Pilotos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a promocionarse, perdiendo este derecho hasta la próxima convocatoria de promoción.

Artículo 39. Progresión.

Se entenderá por progresión el paso de un Piloto de un tipo de avión a otro de superior peso máximo al despegue, esto es, de mayor categoría.

La progresión se efectuará cuando las necesidades operativas lo dicten, dando prioridad al orden de antigüedad técnica, y siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en el Manual Básico de Operaciones.

Si una vez ofertada la progresión voluntaria a todos los Pilotos no se obtuviese el número de candidatos necesarios, las vacantes se cubrirán

bien con la contratación de Pilotos de alta experiencia, y de no ser ello posible, con la progresión de carácter forzoso, aplicando el criterio de la antigüedad técnica, pero en sentido inverso.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a la representación de los Pilotos con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

Cuando por necesidades del servicio y a petición de «Spanair», se ponga la progresión de un Comandante, se informará a la representación sindical de Pilotos y será la Comisión Técnica quien quede facultada para decidir el orden de progresión.

Si un Piloto no supera las pruebas correspondientes para su progresión volverá a ocupar la función que estaba desempeñando con anterioridad; en este supuesto, quedará en suspenso su progresión durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiera vacante, podrá volver a optar de nuevo a la progresión.

Artículo 40. *Renuncia a la progresión.*

Los Pilotos podrán renunciar voluntariamente y por escrito a su progresión, perdiendo este derecho hasta la próxima convocataria de progresión.

Artículo 41. *Asignación a flotas de Pilotos 2.º*

Los Pilotos 2.º serán asignados a la flota que la Dirección de Operaciones estime más conveniente, de acuerdo con las necesidades operativas.

Artículo 42. *Cambio de flota.*

Los cambios de flota que se efectúen con carácter voluntario implicarán una permanencia mínima de tres años en la nueva flota. Dicho plazo podrá variarse excepcionalmente y en interés mutuo por acuerdo entre «Spanair» y la representación sindical de Pilotos.

En los casos de cambio forzoso de flota, la permanencia mínima será de dos años, teniendo prioridad el Piloto para el retorno a su flota de procedencia siempre que haya vacantes.

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

La regresión de flota podrá hacerse con carácter forzoso en los siguientes supuestos:

a) Cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada; en este supuesto, el número de Pilotos que puedan regresar será como máximo igual al índice pactado de tripulaciones por avión o al real que exista en ese momento multiplicado por el número de unidades en disminución, lo que sea menor.

b) Cuando, sin disminuir el número de unidades de una flota, se reduzca el número de tripulaciones necesarias en base al tipo de utilización u operación prevista.

La regresión de flota con carácter forzoso se realizará por orden inverso al de adscripción a la flota de procedencia, excepto en los supuestos en que la progresión se hubiera pospuesto por necesidades operativas, y los afectados, tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a la flota de origen por orden inverso de regresión.

Artículo 43. *Designación de cargos.*

La designación de los cargos que a continuación se relacionan se efectuará entre los Pilotos 1.º que estén contratados como fijos en la plantilla de «Spanair», con una antigüedad administrativa mínima de dos años:

Jefe de Pilotos *
 Jefe de Inspección.
 Jefe de Instrucción.
 Jefe de Seguridad en vuelo.
 Jefe de Flota.
 Inspector.

* En la actual estructura organizativa, la Jefatura de Pilotos la asume el Director de Operaciones.

Artículo 44. *Pérdida de capacidad.*

Cuando un Piloto pierda la capacidad técnica para ejercer sus funciones temporalmente, permanecerá en la plantilla de su flota, manteniendo los haberes correspondientes a su categoría, salvo en los supuestos siguientes:

a) Si la pérdida de capacidad técnica se deriva de suspensiones de licencia por parte de la autoridad aeronáutica, como consecuencia de alteraciones de los procedimientos prescritos en los manuales de la compañía, que no sean justificables; en este supuesto la Comisión Técnica será la encargada del análisis e investigación de la causas que motivaron la alteración de los procedimientos y determinar si son o no justificables.

b) Si la pérdida de capacidad fuese debida a no superar el entrenamiento periódico; en este supuesto, la compañía deberá proporcionar un nuevo entrenamiento en el plazo de una semana con la presencia de un inspector; en caso de no superar éste, se le programará un nuevo entrenamiento en un plazo no inferior a quince días, que será supervisado por la Comisión Técnica; la no superación de este segundo entrenamiento conllevará la suspensión de su contrato de trabajo, que perdurará hasta que recobre de nuevo la citada capacidad técnica.

CAPITULO V

Tripulantes fijos en plantilla

Artículo 45. *Plantilla.*

Es el número de Pilotos necesario y suficiente para realizar las operaciones aéreas de «Spanair», de acuerdo con lo establecido en el presente Convenio.

El índice mínimo de tripulaciones por avión será de 4,5 en la Flota MD y de 6,5 en la Flota B-767. Ello, no obstante, el número exacto de Pilotos, no inferior a este mínimo, será fijado y publicado por «Spanair» de acuerdo con la representación sindical de los Pilotos, oídas las Jefaturas de Flota y Programación, teniendo en cuenta el tipo de operación o utilización previstos.

Debido a la variación del número de tripulaciones necesarias en función de la estacionalidad, se establece la conveniencia de que, además de los Pilotos fijos a tiempo completo, exista un número determinado de Pilotos fijos a tiempo parcial (fijos-discontinuos) que prestarán sus servicios a tiempo completo (cincuenta o cincuenta y cinco horas mínimo al mes, según flota), cuando sean llamados para ello por así requerirlo las necesidades de la compañía.

El número de Pilotos que ostentarán la relación laboral fija a tiempo parcial (fija-discontinua) se obtendrá al final de cada verano de la diferencia entre el número de aviones a operar en el siguiente invierno y la prevista por la Dirección de «Spanair» para el siguiente verano, multiplicada por el índice mínimo de tripulaciones necesarias por avión, establecido en el párrafo segundo de este artículo.

Si al año siguiente el número mínimo de tripulaciones necesarias para la temporada de invierno fuese superior al del invierno anterior, los Pilotos fijos a tiempo parcial (fijos-discontinuos) necesarios para completar el número requerido de tripulaciones pasarían a ser contratados a tiempo completo y serían sustituidos, en sus plazas a tiempo parcial, si las necesidades operativas así lo requieren, por Pilotos de nuevo ingreso.

«Spanair» facilitará la realización de los cursos necesarios para el mantenimiento de las licencias de vuelo de los Pilotos a que se hace referencia en el presente artículo.

Artículo 46. *Pilotos en plantilla.*

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

En período de prueba.
 En activo.
 En flota.
 En comisión de servicio.
 Con licencia retribuida.
 Con licencia no retribuida.
 En excedencia voluntaria.
 En excedencia forzosa.
 En incapacidad laboral transitoria.
 En suspensión de actividad,
 En servicio militar,

Artículo 47. Pilotos en 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 se les reconocerá en ese momento, a todos los efectos, la antigüedad administrativa desde su fecha de alta en la empresa.

Durante el período de prueba, «Spanair» y el Piloto podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna, salvo lo establecido en el artículo 14 a efectos de indemnización por cursos recibidos por cuenta de la empresa.

La situación de incapacidad laboral transitoria del Piloto suspenderá el transcurso del citado período de prueba.

Los Pilotos de nuevo ingreso percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de su grupo laboral.

Artículo 48. Pilotos en activo.

Son los Pilotos que desempeñan al servicio de «Spanair» las funciones propias de la especialidad para la cual han sido contratados.

A estos efectos se considerarán en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aun 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 49. Pilotos en flota.

Se consideran en esta situación aquellos Pilotos que han superado la inspección después de su período de instrucción.

Artículo 50. Pilotos en comisión de servicio.

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

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

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

Artículo 51. Pilotos con licencia.**1. Licencia retribuida:**

«Spanair» concederá licencia retribuida a los Pilotos que lo soliciten, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

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

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas, los Pilotos deberán informar a la mayor brevedad a su Jefatura de Flota, y presentar los justificantes, documentos legales o médicos que acrediten la existencia de las circunstancias alegadas para la obtención de la licencia.

2. Licencia no retribuida:

Anualmente, los pilotos tendrán derecho a solicitar licencia no retribuida por un plazo que no exceda de quince días laborables, de forma ininterrumpida, para asuntos particulares, fuera de los períodos de máxima actividad de la empresa.

«Spanair» concederá la licencia solicitada siempre que las necesidades operativas así lo permitan y dando prioridad a las vacaciones anuales reglamentarias.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas, en cuanto al número de Pilotos que puedan disfrutar de esta licencia simultáneamente, será de una por cada cuarenta, o fracción dentro de cada flota y especialidad.

Durante el período de licencia no retribuida serán a cargo de «Spanair» los gastos de Seguridad Social y otros seguros contratados para el colectivo de Pilotos.

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

Igualmente, los Pilotos con más de ocho años de servicio en «Spanair» tendrán derecho a solicitar licencia sin sueldo por plazo entre quince días y cuatro meses ininterrumpidos, para asuntos particulares. El límite de concesión de este tipo de licencia será de una por tipo de avión y función. El disfrute de este tipo de licencias deberá ser compatible con el coeficiente mínimo de tripulaciones y flota acordado.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, siempre que las necesidades del servicio lo permitan, se podrán incrementar, tanto para la licencia común como para la referida a los Pilotos con más de ocho años de antigüedad, el número de licencias y/o el plazo de duración de las mismas.

En el supuesto de concurrir más de una solicitud de cualquier tipo de licencia no retribuida para el mismo período de tiempo, se le concederá al que menos veces la haya disfrutado y, en caso de igualdad, al de mayor antigüedad administrativa.

Artículo 52. Pilotos en excedencia voluntaria.

Los Pilotos con un tiempo mínimo de dos años de servicio cumplidos en «Spanair», siempre y cuando hayan transcurrido dos años desde el último curso de calificación por ellos efectuado, podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria, sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

No existirá para la empresa obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada, cuando existiera en tal situación un número superior al 5 por 100 por cada especialidad dentro de cada flota.

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

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a un año, ni superior a cinco años, salvo acuerdo entre ambas partes. El Piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de «Spanair» en función de lo que legisle la autoridad aeronáutica inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, perdiendo el derecho a la reincorporación en caso de incumplimiento voluntario de esta obligación.

Cuando se produzca la reincorporación, el Piloto tendrá derecho a las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que comenzó la excedencia.

El curso de recalificación necesario para la reincorporación en flota del excedente será por cuenta de «Spanair», siendo de aplicación en este supuesto lo establecido sobre pacto de permanencia en el capítulo II del presente Convenio.

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su especialidad. La reincorporación del Piloto se efectuará prioritariamente en la flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia y, si esta flota no existiera, pasará a la análoga en ese momento. Los puntos de destacamento y vacaciones que se asignarán a la reincorporación serán los que tuviera en la fecha del inicio de la excedencia más el incremento medio anual de la flota a la que sea asignado.

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

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

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

El Piloto en excedencia voluntaria no podrá prestar servicios en otra empresa dedicada a transporte aéreo, salvo autorización expresa de «Spanair», produciendo el incumplimiento de ello el cese definitivo del excedente.

Artículo 53. *Pilotos en excedencia forzosa.*

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

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la autoridad aeronáutica, los Pilotos en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que, en función de lo legislado, determine la Dirección de la compañía para lograr el mantenimiento íntegro de la actividad para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, el excedente perderá el derecho a su reincorporación a «Spanair».

El curso de recalificación necesario para la reincorporación en flota del excedente será por cuenta de «Spanair», siendo de aplicación en este supuesto lo establecido sobre pacto de permanencia en el capítulo II del presente Convenio.

Artículo 54. *Pilotos en situación de incapacidad laboral transitoria (ILT).*

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

A efectos de cambio de nivel se considerará que permanecen en activo los pilotos en ILT siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 28, 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 que ha producido dicha situación de ILT.

En caso de accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, embarazo y/o maternidad, el Piloto no se verá afectado, en cuanto a cambio de nivel se refiere, por el cómputo que se exige en dicho artículo.

Artículo 55. *Pilotos en 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, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Artículo 56. *Servicio militar.*

Al Piloto que pase a prestar su servicio militar obligatorio, durante el tiempo mínimo de duración de éste, se le reservará el puesto de trabajo y se le computará a los efectos de antigüedad administrativa el tiempo de duración de éste, no teniendo derecho durante tal período al percibo de retribución.

La reincorporación deberá tener lugar en el plazo de dos meses desde que finalice tal situación.

Artículo 57. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*

El Piloto que desee causar baja voluntaria en la compañía, una vez superado el período de prueba, se obliga a preavisar a «Spanair» de tal decisión, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su baja efectiva en la misma, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible.

En el supuesto de que dicho Piloto no observe el plazo de preaviso antes expuesto, «Spanair» podrá exigirle el pago de un día de salario por cada día de preaviso no observado, pago compensable en todo caso con las sumas que en el momento del cese acredite el Piloto de la compañía,

y entendiéndose como salario/día el equivalente a la remuneración mínima anual (salario base, prima razón viaje y, en su caso, complemento técnico, complemento de antigüedad y prima de responsabilidad) dividido entre trescientos sesenta y cinco.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN 1.ª DEFINICIONES

Artículo 58. *Bases.*

Se entiende por base:

a) Principal: Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del Piloto o la que resulte como consecuencia de un cambio de base contractual, para su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

b) Operativa: Lugar en el cual un miembro de la tripulación se presenta habitualmente para comenzar un servicio o serie de servicios, por ser su base principal o por encontrarse de relevo o en régimen de permanencia en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Cuando a lo largo del articulado se aluda a base, en sentido genérico se entenderá que es el lugar que constituye, indistintamente, o la base principal o la base operativa.

Artículo 59. *Cambio de base operativa.*

En materia de movilidad geográfica, con independencia de que el Piloto esté basado en una base determinada, es contratado para prestar servicios en cualquier lugar que así lo exijan las necesidades operativas de «Spanair». Por ello será suficiente para que se produzca el cambio de localidad los preavisos siguientes:

Diez días, en el caso de que la asignación a la nueva base tenga una duración prevista no superior a treinta días.

Quince días, si la duración prevista es superior a treinta días y no excede de tres meses.

Treinta días, si la duración prevista es superior a tres meses y no excede de siete.

Cuarenta y cinco días, si la duración prevista es superior a siete meses y el cambio no implica traslado efectivo de vivienda. En caso afirmativo, el preaviso será como mínimo de sesenta días.

En lo demás, será de aplicación lo dispuesto sobre esta materia en el anexo II de este Convenio, y con carácter complementario el Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 60. *Día fuera de base.*

Es el día en que un Piloto debe pernoctar fuera de su base, así como el día de regreso a su base después de un período de permanencia fuera de la misma, si la hora de llegada es posterior a las veintiuna horas L.T.

El número máximo de días fuera de base en situación de relevo en un período de tres meses será de cuarenta y cinco. Anualmente y por una sola vez será posible que el número de días fuera de base sea de veinte días en un mes.

En las situaciones de relevo en cualquiera de las bases principales de la compañía, siempre que no se tenga asignado servicio de vuelo, durante por lo menos, tres días completos consecutivos por causas no imputables al Piloto, se retribuirá a partir del tercer día en esta situación, incluido éste, con el importe de dos horas de vuelo del bloque primero.

A efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, se entenderá por base principal de la compañía aquella que constituya base principal de Pilotos de «Spanair» o en la que éstos se encuentren en situación de residencia o destino.

Quedan excluidos de lo dispuesto en el párrafo anterior los Pilotos que se encuentren en fase de instrucción para suelta de Comandante (PICUS).

Artículo 61. *Actividad.*

a) Actividad laboral: Se entiende por actividad laboral el tiempo durante el cual un tripulante está realizando tareas de algún tipo, encomendadas por «Spanair».

El período de actividad comienza cuando un tripulante sea requerido para realizar dichas tareas y termina cuando queda relevado de todas ellas.

b) **Actividad aérea:** Actividad aérea es el tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos. La actividad aérea se contará desde la presentación del tripulante en el aeropuerto, después de haber terminado un período de descanso, hasta finalizar el tiempo de vuelo.

La actividad aérea comenzará no menos de cuarenta y cinco minutos de la hora programada de despegue y terminará al inmovilizar el avión en el aparcamiento.

En aquellos casos justificados en los que los trámites aduaneros y/o de inmigración no imputables a la tripulación, originen una permanencia en el edificio terminal del aeropuerto superior a treinta minutos, el período de descanso que se inicie comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

c) **Actividad aérea diurna:** Es la comprendida entre las siete y las veintuna horas locales del lugar donde se inicie el servicio.

d) **Actividad aérea nocturna:** Es la comprendida entre las veintiuna y las siete horas locales del lugar donde se inicie el servicio.

e) **Actividad extra diaria:** Es la que excede de doce horas en la ejecución de un servicio programado como miembro de la tripulación, y, a efectos retributivos, comprende desde la primera hora en exceso sobre las doce iniciales hasta la de finalización del mismo servicio programado.

La actividad extra diaria se termina al finalizar el servicio programado. Las horas de actividad extra diaria se retribuirán tal como se establece en las tablas salariales.

f) **Actividad aérea continuada:** Cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable (descanso reducido, artículo 89), ambos períodos serán considerados como un solo período continuado de actividad aérea.

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

g) **Actividad en tierra:** Abarca el resto de actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Piloto, por la Dirección de la compañía, según se contempla en el apartado a), que tiene la consideración de actividad laboral.

A título indicativo serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, reconocimientos médicos y actividades similares.

El número máximo de horas lectivas para instrucción en tierra será de seis horas diarias, ampliables a siete horas cuando incluyan simulador, sin perjuicio de que estas últimas se consideren como actividad aérea a todos los efectos.

Artículo 62. *Vuelo nocturno.*

A efectos de lo dispuesto sobre límites de vuelos nocturnos en el artículo 82, será vuelo nocturno aquel que comprende una actividad aérea nocturna de cuatro o más horas nocturnas o aquél cuya hora de firma es posterior a las veintitrés L.T. y anterior a las cuatro treinta L.T., sea cual fuese su actividad; de tal definición se excluyen, a los efectos mencionados, aquellos vuelos en que la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad aérea sea igual o superior a cuatro, en cuyo caso todos los vuelos en la dirección este-oeste tendrán la consideración de diurnos y todos los vuelos en la dirección oeste-este tendrán la consideración de nocturnos.

Artículo 63. *Posicionamiento.*

Es el desplazamiento de un tripulante desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por «Spanair», y por cuenta de ésta, excluyendo los traslados ciudad-aeropuerto y viceversa.

Cuando preceda a una actividad aérea se computará como parte de la misma (excepto los traslados ciudad-aeropuerto) y se contará desde la hora de presentación para la salida del transporte en situación y en cualquier caso no menos de cuarenta y cinco minutos.

Cuando el posicionamiento siga a una actividad aérea, sin que medie un período de descanso, la actividad laboral, así como la actividad aérea, esta última, sólo a efectos de descanso, concluirá a la finalización del transporte en situación. Sólo en esta circunstancia el tiempo de simulador tendrá consideración de actividad aérea.

Asimismo, en el supuesto de que a un período de actividad aérea siga un desplazamiento para posicionarse, si el tiempo total de dicha actividad

aérea precedente más el tiempo de ese desplazamiento supera las diecisiete horas, el tripulante podrá optar por el período de descanso antes de efectuar dicho desplazamiento.

El posicionamiento que preceda a un período de descanso será considerado, a efectos de descanso, como actividad aérea.

Artículo 64. *Tiempo de vuelo.*

Es el tiempo transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el sitio de estacionamiento con el propósito de despegar hasta que se detiene en el aparcamiento o hasta que ha parado todos sus motores.

A efectos retributivos se considerará éste como tiempo de vuelo para todas las rutas de la compañía, excepto para las domésticas operadas con indicativo de Línea Regular, en donde se retribuirá el tiempo baremo.

Las horas de simulador, a efectos retributivos, tendrán la consideración de tiempo de vuelo.

Artículo 65. *Tiempos de vuelo baremo.*

Los tiempos de vuelo baremo serán calculados con el tiempo de vuelo resultante del perfil de vuelo utilizado por «Spanair» (despegue con m.z.f.w., la S.I.D. de mayor longitud publicada para la pista en uso, ascenso, crucero, descenso, aproximación de mayor longitud publicada para la pista en uso y aterrizaje) en rutas preferentes de la compañía usadas para Planes de Vuelo Computerizado (RODOS) a velocidades estándares y usando la media anual de vientos, calculada en los meses de enero, abril, julio y octubre (probabilidad 50 por 100). En los vuelos nacionales o domésticos, el tiempo baremo se incrementará con un tiempo adicional de rodaje de catorce minutos por sector, excepto para los sectores de origen MAD, que será de diecisiete minutos.

Artículo 66. *Etapas.*

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

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

Artículo 67. *Servicio de vuelo.*

Etapas o serie de etapas programadas a un Piloto como miembro de la tripulación, para su realización en un período de actividad aérea sin interrupción de descanso.

Artículo 68. *Relevo.*

Serie de servicios de vuelo asignados a un Piloto a realizar desde que abandona su base y hasta su regreso a la misma, comprendiendo como mínimo una noche fuera de base.

Artículo 69. *Tripulación técnica mínima.*

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

Artículo 70. *Tripulación técnica operativa.*

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad y conforme a lo dispuesto por la autoridad aeronáutica.

Artículo 71. *Tripulación reforzada.*

Es la que comprende algún Piloto adicional poseedor del título, licencia y calificación que le permite ocupar cualquier puesto de pilotaje en la aeronave, al objeto de que cualquier miembro de la tripulación técnica pueda disfrutar de un descanso parcial en vuelo.

Artículo 72. *Vuelos de prueba, vuelos ferry técnicos y vuelos cancelados.*

a) **Vuelos de prueba:** Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes de la aeronave.

Estos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida y cualificada para esta función más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo; este servicio tendrá carácter voluntario. «Spanair» tendrá suscrita para estas tripulaciones técnicas una póliza de seguros que cubra este tipo de vuelos.

b) Vuelos ferry técnicos: Son aquellos que se realizan sin pasaje con algún problema técnico que disminuye la aeronavegabilidad de la aeronave, sólo con la tripulación técnica mínima a bordo y con la correspondiente autorización de la autoridad aeronáutica en los casos que sea preceptivo.

c) Vuelos cancelados: Son aquellos vuelos que, después de la presentación de la tripulación a la firma, son cancelados.

Artículo 73. *Vuelos transoceánicos o de husos horarios.*

Son aquellos vuelos en los que la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad es igual o superior a cuatro.

Artículo 74. *Imaginaría.*

Situación de un Piloto a la inmediata disposición de la compañía para emprender la actividad que se le asigne, con una antelación de una hora. Cuando se lleve a cabo fuera del domicilio deberá disponerse de las instalaciones adecuadas, tal como quedan definidas en el artículo 86.

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

La imaginaria, cualquiera que sea su duración, finalizará no más tarde de las seis horas L.T. siguientes.

Una vez finalizado el servicio asignado al Piloto en situación de imaginaria, finalizará ésta.

Cuando la asignación de imaginaria siga inmediatamente a un período de actividad, se computará íntegramente junto con el de aquella, a efectos de una eventual nueva asignación de actividades.

No se programará imaginaria el día anterior a un relevo.

Cuando a un Piloto de imaginaria se le asigne un relevo, se le notificará la duración de la ausencia prevista.

Artículo 75. *Día franco de servicio.*

Se considera día franco de servicio aquel en que, sin tener previamente programado servicio de vuelo u obligación alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un vuelo u otro tipo de tarea. Este debe serle asignado antes de las veintidós horas L.T. del día anterior, y el Piloto tendrá la obligación de establecer contacto con la compañía después de dicha hora límite de asignación de servicio y hasta las veinticuatro horas L.T.

Si no le ha sido nombrado servicio de vuelo u otro tipo de tarea, dentro del plazo marcado, el Piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

Artículo 76. *Día libre.*

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

Artículo 77. *Retén.*

Situación del Piloto en disposición de serle asignado un servicio de vuelo con un preaviso de tres horas para la presentación. Su duración no podrá exceder de setenta y dos horas consecutivas.

Artículo 78. *Incidencias.*

Es la situación del Piloto que no tiene asignados servicios de vuelo programados. Excepto los días señalados como libres, se le podrán nombrar los servicios que se considere oportunos, al objeto de estabilizar la programación. Igualmente se le podrán nombrar servicios de imaginaria y/o retén. Su duración no podrá exceder de nueve días consecutivos en un mes en la flota MD y quince días en la flota B-767.

La tripulación de incidencias deberá contactar diariamente con la compañía de veintidós a veinticuatro horas L.T.

La asignación de incidencias se hará de forma que se consiga la máxima igualdad de este servicio en cada base operativa, y, a tal fin, se efectuará por turno rotatorio de menor a mayor antigüedad administrativa.

Durante el mes que incluya un período de incidencias se programarán los días libres correspondientes.

Artículo 79. *Piloto a disposición de la compañía por motivo de retraso.*

En el caso de que un Piloto tenga programado un servicio de vuelo y con anterioridad a la firma se le notifique una demora indefinida en el inicio del mismo, exigiéndosele estar a disposición inmediata de la compañía, se contabilizará a efectos retributivos como actividad laboral el tiempo transcurrido desde la hora de firma inicialmente programada hasta la hora de firma real.

La antelación en la notificación de una demora al Piloto, tanto definida como indefinida, deberá producirse no antes de una hora y media de la hora de firma programada, con objeto de no interrumpir su descanso. Toda notificación efectuada antes de este plazo previsto dará lugar al inicio de un nuevo período de descanso.

Si se produjeran dos o más notificaciones de demora definida, se contabilizará a efectos retributivos como demora indefinida.

SECCIÓN 2.ª LÍMITES Y REGULACIONES

Artículo 80. *Limitaciones.*

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

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

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

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

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

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

Artículo 81. *Límites de actividad aérea y de tiempo de vuelo.*

1. La programación de los servicios de vuelo se efectuará dentro de los límites establecidos para la actividad aérea en el anexo I del presente Convenio.

2. En materia de límites de tiempos de vuelo se respetarán las siguientes normas:

a) En cualquier período de veintiocho días consecutivos, el tiempo máximo acumulado de vuelo será de cien horas, y de novecientas cuarenta y cinco horas en doce meses asimismo consecutivos.

b) La distribución de los servicios de los Pilotos deberá hacerse de forma que, cuando consten de dos Pilotos, no se excedan once horas ininterrumpidas de tiempo de vuelo, cuando la hora de presentación sea entre las seis y las catorce cincuenta y nueve L.T.; o de diez, cuando ésta sea entre las quince y las cinco cincuenta y nueve L.T.

3. La Dirección de la compañía y los representantes de los Pilotos admiten que pueden haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos limitaciones especiales, una vez examinadas todas las circunstancias.

Artículo 82. Límite de vuelos nocturnos.

En materia de vuelos nocturnos regirán las siguientes limitaciones:

- a) Un máximo de cuarenta y cuatro servicios de vuelo nocturnos al año, de los que hasta seis podrán programarse en un mismo mes natural.
- b) Un número máximo de dos servicios de vuelo nocturnos consecutivos; en un período de veinticuatro horas, computadas desde el inicio del vuelo nocturno, sólo se podrá programar otro servicio de vuelo si este último es nocturno.

Artículo 83. Programaciones.

La seguridad, la regularidad y la economía de la operación son los criterios básicos que rigen la programación de vuelo de los tripulantes técnicos de la compañía. La Dirección de «Spanair» fijará como objetivo de la programación que el número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, períodos de descanso, días fuera de base, días libres y vacaciones sean distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Pilotos que desempeñen las mismas funciones en una misma flota y base. Asimismo se procurará que las diferencias existentes en un mes determinado puedan ser corregidas en los meses sucesivos.

La programación de vuelos se elaborará fijando, como norma general, en una hora antes de la estimada de la salida de vuelo la firma y presentación del Piloto para realizar un servicio de vuelo.

A efectos de programación, para el inicio del descanso, se contabilizarán sesenta minutos después de haberse inmovilizado el avión en el aparcamiento, en aquellos vuelos que así lo requieran, previo análisis de los mismos.

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.

La representación sindical de los Pilotos, por mediación de la Jefatura de Flota, participará aportando sugerencias e iniciativas que puedan ser de interés para la mejor resolución de problemas operativos específicos de las flotas y que revistan interés por estar relacionados con los criterios rectores antes citados.

En la planificación de servicios se tenderá a conceder a los Pilotos tanto tiempo libre como sea posible en la base principal, o en la base operativa en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

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

La programación es el único documento oficial a estos efectos, sin perjuicio de la obligación diaria de chequeo, excepto para los pilotos de relevo, que deberán regirse por lo publicado en la programación diaria (Daily Schedule) y para los Pilotos que tengan programado el día siguiente como libre.

Artículo 84. 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 sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor los supuestos de actuaciones de búsqueda y salvamento, y los de auxilio con fines humanitarios, o cuando se prevea riesgo evidente para la aeronave, su tripulación o para el pasaje.

Por el contrario, en uso de las mismas facultades, el Comandante deberá, si a su juicio el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la tripulación esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos, hasta que, mediante un período de descanso adecuado, el tripulante o tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar comprometida.

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

Sin embargo, quedarán excluidas de esta subrogación en la responsabilidad las obligaciones civiles que nazcan de los delitos o faltas tipi-

ficados en las leyes penales comunes, que se regirán por las disposiciones establecidas por la Ley.

Asimismo, quedarán excluidas de esta subrogación las conductas tipificadas como delitos o faltas, en las leyes penales especiales, cuando en la comisión del hecho punible haya intervenido directa y dolosamente el Comandante como autor, cómplice o encubridor.

SECCIÓN 3.ª DESCANSOS

Artículo 85. Descanso.

Período ininterrumpido de tiempo, durante el cual un tripulante queda relevado de toda tarea, con el fin específico de que pueda descansar. El tiempo de descanso parcial en vuelo o en tierra no se considerará como parte de un período de descanso.

Artículo 86. Lugar de descanso.

Es el que, disponiendo de camas y servicios individuales y reuniendo el resto de condiciones adecuadas para el descanso en función del lugar en cuanto a temperatura, luz, ruido y ventilación, sirve para que los tripulantes puedan disfrutar de un período de descanso (alojamiento individual o el domicilio del tripulante).

Artículo 87. Período de descanso.

Todo período de actividad aérea deberá estar precedido de un período de descanso.

El período de descanso para los Pilotos tendrá una duración mínima de diez horas treinta minutos (desde calzos hasta presentación para firma), o la de la actividad aérea precedente, la que resulte mayor, de modo que se garantice una estancia de ocho horas como mínimo en el lugar de descanso.

Cuando la duración habitual del tiempo de transporte, hacia o desde el lugar de descanso previsto, supere cuarenta y cinco minutos, se incrementará el período de descanso en el tiempo excedido.

Artículo 88. Descanso en vuelos transoceánicos o de husos horarios.

La programación de este tipo de actividades aéreas, cuando la diferencia de husos horarios entre el comienzo y la finalización de un período de actividad sea igual o mayor de cuatro husos horarios, estará restringida a cinco rotaciones al mes para un mismo Piloto, no siendo de aplicación los incrementos de actividad derivados del descanso parcial en tierra.

Si en la actividad de estos Pilotos se alternasen las series de servicios de vuelos transoceánicos o de husos horarios con otras series que no tengan esta consideración, la programación de los primeros se limitará a cuatro rotaciones al mes.

A) Descanso fuera de base.—1. Cuando la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea superior a una e inferior a cuatro, el período de descanso será el siguiente:

- a) El descanso mínimo o la actividad anterior, lo que sea mayor, si el período de descanso da comienzo entre las dieciocho una y las veinticuatro horas locales.
- b) El descanso mínimo o la actividad anterior, lo que sea mayor, más una hora si el período de descanso da comienzo entre las cero una y las cuatro horas locales, o entre las quince y las dieciocho horas locales.
- c) El descanso mínimo o la actividad anterior, lo que sea mayor, más dos horas si el período de descanso da comienzo entre las cuatro una y las quince horas locales.

2. Cuando la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea igual o superior a cuatro, el período de descanso será el siguiente:

- a) Salvo en los supuestos contemplados en el apartado b), será de catorce horas o la actividad realizada, lo que sea mayor, con la inclusión de una noche local entre las veintitrés y las siete.
- b) En el caso de que la actividad aérea a realizar inmediatamente después de un solo período de actividad aérea con el mismo avión sea de regreso a base principal, u operativa en las situaciones de destacamento, residencia y/o destino, o bien se trate de un posicionamiento que preceda a un período de descanso, el descanso mínimo será de catorce horas o la actividad realizada, lo que sea mayor.

3. Cuando en la realización de un servicio se hayan cruzado husos horarios total o parcialmente en ambas direcciones (opuestas), solamente se tendrá en cuenta la diferencia de husos horarios entre el lugar donde el servicio comienza y el lugar en el que finaliza, a los efectos de lo establecido en los apartados 1 y 2.

B) Descanso en base principal (u operativa en situación de residencia y destino).

a) En todos los casos, siempre que se regrese a base principal después de una serie de servicios de vuelo, el descanso será de treinta y seis horas, con la inclusión de dos noches locales entre las veintitrés y las siete.

b) Cuando la permanencia fuera de base sea inferior a sesenta horas, el período de descanso mínimo al regreso a base se calculará multiplicando por cuatro la diferencia de husos horarios entre la base y el lugar con la mayor diferencia de husos en el que se disfrutó un descanso, o bien treinta y seis horas con la inclusión de dos noches locales entre las veintitrés y las siete, lo que sea mayor.

c) Para permanencias superiores a sesenta horas e inferiores a ciento sesenta y ocho horas (siete días), el período de descanso mínimo al regreso a base se calculará como en el apartado anterior, pero con un factor de seis; si el período de descanso resultante fuese inferior a treinta y seis horas con inclusión de dos noches locales entre las veintitrés y las siete, se aplicará este último.

d) Para permanencias superiores a ciento sesenta y ocho horas (siete días), el período de descanso mínimo al regreso a base se calculará como en el apartado anterior, pero si el resultante fuese inferior a cuarenta y ocho horas con la inclusión de dos noches locales entre las veintitrés y las siete horas, se aplicará este último.

C) Descanso en base operativa (excepto en situación de residencia y destino).—Cuando un tripulante haya realizado uno o más períodos de actividad aérea en los que la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y terminación de dicha actividad sea de cuatro o más, y finalice un período de actividad aérea en un lugar con una diferencia de no más de un huso con respecto a base, el descanso será como sigue:

1. Cuando la permanencia fuera de base sea de hasta cuarenta y dos horas, el descanso será de veinticuatro horas.

2. Cuando la permanencia fuera de base sea mayor de cuarenta y dos horas pero menor de sesenta, el descanso será el resultado de multiplicar por cuatro la diferencia de husos entre la base y el lugar con mayor diferencia de husos en el que se disfrutó un descanso, siendo como mínimo de veinticuatro horas.

3. Cuando la permanencia fuera de base sea mayor de sesenta horas, el descanso será el resultado de multiplicar por seis la diferencia de husos entre la base y el lugar con mayor diferencia de husos en el que se disfrutó un descanso, siendo como mínimo de treinta y seis horas.

D) Consideraciones adicionales.—1. En todos los supuestos anteriores se permitirá un único período de actividad aérea que termine en la base principal, u operativa en las situaciones de residencia y destino, para recuperar a los Pilotos, antes de que comience el período de descanso calculado en la sección B). En este caso el descanso previo quedará reducido a quince horas treinta minutos.

2. Cuando dos rotaciones sucesivas se lleven a cabo en la misma dirección este u oeste, el período de descanso después de la primera podrá reducirse a veinticuatro horas. Al término de la segunda, el descanso mínimo se calculará multiplicando por ocho la diferencia de husos entre la base y el lugar en que se disfrutó el período de descanso, de forma que se incluya en todo caso treinta y seis horas con dos noches locales entre las veintitrés y las siete horas.

Se entenderá como rotación, a los efectos del párrafo anterior, una programación que incluya un máximo de dos períodos de actividad aérea y empiece y termine en un lugar con el mismo huso horario que la base.

Artículo 89. Descanso reducido.

Por necesidades operativas no programables podrá disminuirse el descanso, con el consentimiento del Piloto, en una cuantía no superior a tres horas siempre y cuando resten al menos diez horas treinta minutos desde calzos hasta presentación para firma. La consecuencia de dicha reducción vendrá reflejada en la misma disminución de la máxima actividad aérea subsiguiente.

Artículo 90. Descanso parcial en tierra.

Tiempo durante el cual un Piloto puede descansar en un lugar de descanso, tal como queda definido en el artículo 86, siempre que comprenda cuatro horas como mínimo en aquél.

Los descansos parciales en tierra se computarán como si fueran de actividad aérea, permitiendo prolongar los límites de la misma hasta un máximo igual a la mitad de dicho descanso parcial, sin que en ningún caso dicha ampliación pueda superar las cuatro horas.

En un vuelo nocturno iniciado como tal no será de aplicación el descanso parcial en tierra.

Artículo 91. Descanso parcial en vuelo.

Tiempo durante el cual un Piloto queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo de sitio adecuado para él mismo. De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de literas, jump seat especialmente diseñados para descanso, o butacas de pasaje (sin que puedan estar ocupadas las contiguas, excepto por tripulantes), a no ser que, debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobada por la autoridad aeronáutica.

Artículo 92. Días libres.

1. Los Pilotos disfrutarán de ciento veinticuatro días libres al año, en dos cómputos semestrales de sesenta días libres por piloto (períodos febrero-julio y agosto-enero), más cuatro días libres adicionales, de libre asignación por parte de la empresa en las siguientes condiciones:

a) Un número mínimo de días libres al mes de acuerdo con el siguiente cuadro:

Nueve días mínimo para la flota B-767 de mayo a octubre y para la flota MD de noviembre a abril a disfrutar en la base principal, o en la base operativa en los supuestos de residencia, destino y destacamento; en este último supuesto deberá observarse el límite establecido para el destacamento forzoso en el anexo II del presente Convenio.

Ocho días mínimo para la flota B-767 de noviembre a abril y para la flota MD de mayo a octubre a disfrutar en la base principal, o en la base operativa en los supuestos de residencia, destino y destacamento; en este último supuesto deberá observarse el límite establecido para el destacamento forzoso en el anexo II del presente Convenio.

b) En cada quincena se programarán como mínimo dos días libres (código LL/LP).

c) Como mínimo seis días inamovibles programados al mes (código LL/LP) y de ellos cuatro serán agrupados al menos de dos en dos.

d) El resto de días libres programados (código LN) podrán ser cambiados con un preaviso de cuarenta y ocho horas y reprogramados dentro de los cuarenta días siguientes (código DR). Si este preaviso no existe, será necesario el consentimiento del Piloto para autorizar el cambio.

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

En los casos de días libres agrupados, se le añadirán a las treinta y dos horas del día aislado, veinticuatro horas adicionales por cada día libre adicional.

3. Cuando por retrasos operativos debidos a ATC, meteorología, y/o AOG se pierda el día libre siguiente al servicio (código LN), será compensado por otro día libre que será comunicado al Piloto en las cuarenta y ocho horas siguientes y reprogramado dentro de los cuarenta días siguientes (código DR), sin que esta acción pueda variar sustancialmente la programación asignada a dicho Piloto. En su defecto, se compensará al Piloto, a su elección, de la forma siguiente:

a) Añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre perdido.

b) Indemnizando con la cantidad que se pacte, por cada día libre perdido, abonándose como variable del mes en que se produzca.

4. Cuando por retrasos operativos debidos a ATC, meteorología, y/o AOG se pierda el día libre siguiente al servicio (código LL/LP), el Piloto será compensado en la forma siguiente:

a) Añadiendo un día a sus vacaciones, por cada día libre perdido.

b) Indemnizando con la cantidad que se pacte, por cada día libre perdido, abonándose como variable del mes en que se produzca.

5. La compañía, previa aceptación del Piloto, podrá requerirle para efectuar en su día libre un servicio, sin que por ello exista prestación compensatoria.

6. Al final del período semestral, los días libres (de dicho período) que no hayan sido programados serán compensados, a elección del Piloto, entre las siguientes modalidades:

- a) Disfrutar un número doble de días en el período semestral siguiente; en este caso la fijación de su disfrute será de mutuo acuerdo.
- b) Añadir un día a sus vacaciones, en el año en curso, si fuera posible, por cada día libre no disfrutado.
- c) Indemnizar, con la cantidad que se pacte, por cada día libre no disfrutado, abonándose como variable del primer mes del semestre siguiente.

7. Anualmente, y en todo caso antes del 30 de noviembre, cada Piloto deberá comunicar a su Jefatura de Flota la modalidad de compensación a la que, según lo establecido en los apartados 3, 4 y 6, opta para el año natural siguiente; de no existir pronunciamiento concreto en el plazo citado, Spanair elegirá el modo de compensación que en cada caso estime más oportuno de entre los previstos.

8. Los Pilotos que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, o a una nueva base acordada contractualmente tal como se definen estos supuestos de movilidad geográfica en el anexo II, podrán disponer de hasta cuatro, seis y diez de sus días libres, respectivamente, antes del inicio de estas situaciones y con disfrute ininterrumpido; asimismo podrán disponer de dos, tres y cinco días consecutivos, respectivamente, de los días libres correspondientes, al reincorporarse a su base.

9. La programación de días libres se acomodará a las solicitudes de Pilotos recibidas, siempre y cuando la Programación de Vuelos lo permita. Todo día que un Piloto deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre de servicio. El día de reconocimiento médico no se contabilizará como día libre.

En las estadísticas mensuales figurará el número de días libres disfrutados.

10. Durante la realización de cursos esenciales para el mantenimiento de licencias, excepto los iniciales de calificación, se tendrán en cuenta las siguientes normas:

- a) En los cursos que tienen lugar fuera de base del Piloto, de duración inferior o igual a quince días, el disfrute de los días libres correspondientes al período del curso se efectuará antes o después de la realización del mismo, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1, a).
- b) En los cursos fuera de base de duración superior a quince días, en los que el Piloto no disfrute de dos días sin actividad a la semana, se aplicará lo dispuesto en el apartado a).
- c) En los cursos fuera de base de duración superior a quince días, en los que el Piloto disfrute de dos días sin actividad a la semana, éstos serán considerados como días libres; adicionalmente, el Piloto dispondrá a su regreso a base de la mitad de los días que correspondan según el citado apartado a).
- d) En las comisiones de servicio por recogida de nuevas aeronaves cuya duración exceda de quince días, en los que el Piloto disfrute de dos días sin actividad a la semana, éstos serán considerados como días libres; adicionalmente, en este supuesto, bien a su regreso a base, o bien antes del inicio de la recogida, si así lo solicita, el Piloto tendrá derecho a disponer de hasta tres días consecutivos de los ocho días libres mínimo en base, correspondientes al mes en que se efectuó la comisión de servicio.
- e) En el supuesto de cursos efectuados en la propia base del Piloto, se reservarán el sábado y el domingo como días libres.

11. Cada período vacacional de treinta días, a efectos del cómputo anual, se considera que comprende diez días libres, prorrateándose los períodos inferiores.

12. Los días festivos inhábiles para el trabajo, señalados oficialmente, se entenderán compensados en descanso con la fijación de los días libres establecidos en este artículo.

Artículo 93. Vacaciones.

1. El período de vacaciones tendrá una duración de treinta días naturales, que se disfrutarán entre el 1 de febrero y el 31 de enero siguiente; podrá ser fraccionado en dos o más períodos, si bien en este caso uno de ellos deberá de ser de quince días y el resto agruparse en períodos de como mínimo siete días.

2. El procedimiento para el disfrute y rotación de los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo III de este Convenio.

3. El número de días de vacaciones establecido en el apartado primero anterior se incrementará en un día más (treinta y un días) para aquellos Pilotos cuya antigüedad en «Spanair» sea superior a seis años y en dos días más (treinta y dos días) para aquellos cuya antigüedad en la empresa exceda de doce años.

4. Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en meses distintos, éstas computarán a efectos del mínimo mensual garantizado por prima razón de viaje y actividad, de forma que por cada día natural de vacaciones corresponda una treintava parte del mínimo de horas de vuelo garantizadas. El máximo de actividad mensual será reducido en la misma parte proporcional. Es decir, las horas de vuelo (mínimo horario garantizado y primer bloque de horas) y actividad necesarias para superar los mínimos económicos garantizados se reducirán proporcionalmente a los días no trabajados.

5. Los períodos de mayor actividad en la empresa se podrán excluir del período de disfrute de vacaciones contemplado en el calendario anual, acumulándose los turnos en los restantes períodos. «Spanair», en función de la previsión anual, fijará estos períodos por flota y base operativa, comprendiendo un máximo de dos meses por año.

6. El último día de cada período de vacaciones, a efectos de programación, tendrá la misma consideración que se otorga en el artículo anterior a los días libres aislados, de forma que la presentación para el servicio en ningún caso podrá ser antes de las seis horas locales del siguiente día.

7. Cuando un Piloto se encuentre en situación de destacamento, en materia de vacaciones se observarán además las siguientes normas:

- a) Tendrá derecho a que se le respeten los períodos mientras dure esta situación, excepto los períodos de mayor actividad de la empresa.
- b) En el supuesto de disfrute de vacaciones voluntarias dejará de percibir las dietas por destacamento y de disfrutar de cualquier otra prestación o derecho dimanante del mismo.
- c) En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un período de vacaciones forzosas, tendrá prioridad aquél sobre éstas.

CAPÍTULO VII

Retribuciones

Artículo 94. Conceptos retributivos.

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

- a) Retribuciones fijas:
 1. Salario base.
 2. Antigüedad.
 3. Prima por razón de viaje.
 4. Complemento Técnico Flota B-767.
 5. Gratificaciones extraordinarias.
 6. Plus de transporte.
 7. Prima de responsabilidad (cuando corresponda).
- b) Retribuciones variables:
 1. Exceso prima razón viaje.
 2. Actividad extra diaria.
 3. Exceso de actividad laboral.
 4. Prima por Asistencia técnica «Line Checks».
 5. Prima por descanso reducido.
 6. Prima por actividad nocturna.
 7. Prima por husos horarios.
 8. Retribución de posicionamientos.
 9. Retribución en situación de imaginaria.
 10. Retribución en situación de retén.
 11. Retribución en situación de incidencias.
 12. Retribución por vuelos cancelados.
- c) Otras retribuciones:
 1. Retribución en situación de comisión de servicio.
 2. Retribución en vacaciones.
 3. Dietas y manutención.
 4. Mantenimiento de material.
 5. Retribución en promoción a primer piloto.
 6. Retribuciones en concepto de seguros.
 7. Retribución en supuestos de movilidad geográfica, destacamento, residencia y destino.

Artículo 95. *Salario base.*

Los salarios base de cada Piloto son los reflejados con las siglas SB en los Anexos que recogen las tablas salariales de las especialidades de Primeros y Segundos Pilotos.

Artículo 96. *Antigüedad.*

Los Pilotos de plantilla de «Spanair» recibirán en concepto de antigüedad un plus equivalente al 7,5 por 100 del salario base anual correspondiente a su nivel, en el momento de alcanzarse el primer trienio de antigüedad en la empresa.

Los siguientes períodos trianuales devengarán a su vencimiento, las cantidades reflejadas en el anexo VII.

Artículo 97. *Prima por razón de viaje.*

Los pilotos percibirán, en concepto de prima por razón de viaje, las cantidades que se especifican con las siglas PR Viaje en los anexos IV y V, y que vienen referidas a la cantidad de cincuenta y cinco horas de vuelo mensuales para la flota MD, y de cincuenta horas para la flota B-767, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 64 sobre tiempo de vuelo.

Artículo 98. *Complemento técnico.*

Los Segundos Pilotos, mientras presten servicios en la flota B-767, percibirán en concepto de complemento técnico, las cantidades que se especifican en el anexo V con las siglas CT, en función de su nivel correspondiente.

Artículo 99. *Gratificaciones extraordinarias.*

«Spanair» satisfará al Piloto dos pagas extraordinarias que se devengarán el 30 de junio y el 20 de diciembre de cada año por el importe de salario base y prima razón viaje; también incluirán, en su caso, complemento técnico, complemento de antigüedad y prima de responsabilidad.

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

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

Artículo 100. *Plus de transporte.*

Los Pilotos percibirán mensualmente por este concepto, excluido el período vacacional, las cantidades que, para cada base, se especifican en las tablas salariales,

Artículo 101. *Prima de responsabilidad de Comandante.*

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

Artículo 102. *Exceso prima razón viaje.*

Es la retribución variable que percibe el Piloto cuando se produce un exceso sobre las horas que constituyen la prima horaria garantizada, de acuerdo con los siguientes tramos:

a) Se consideran horas del primer bloque en la flota MD las comprendidas entre las cincuenta y cinco y setenta y cinco horas de vuelo mensuales; en la flota B-767, las comprendidas entre las cincuenta y sesenta y siete horas de vuelo. Las horas del primer bloque se retribuirán de acuerdo con los importes recogidos en las tablas salariales bajo las siglas HB1.

b) Se consideran horas del segundo bloque las que excedan de setenta y cinco y de sesenta y siete horas, en las Flotas MD y B-767, respectivamente. Dichas horas se retribuirán de acuerdo con los importes recogidos en las tablas salariales bajo las siglas HB2.

Artículo 103. *Actividad extra diaria.*

Se establece esta prima para retribuir aquellos casos en que se exceda de doce horas y hasta catorce (AED 1) y de catorce horas en adelante (AED 2) de actividad en la ejecución de un servicio de vuelo programado.

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

A efectos exclusivamente retributivos la actividad se computará desde la presentación del Piloto en el aeropuerto, no menos de sesenta minutos antes del despegue, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento.

Artículo 104. *Exceso de actividad laboral.*

Se establece una prima para retribuir aquellos casos en que se superen las ciento sesenta horas de actividad laboral al mes; las que no excedan de dicha cantidad se entienden retribuidas por el salario base. La cuantía de la prima por exceso de actividad laboral se fija en las tablas salariales con las siglas AL.

El día de reconocimiento médico computará cuatro horas de actividad laboral.

A efectos exclusivamente retributivos la actividad laboral se computará desde la presentación del Piloto en el aeropuerto, no menos de sesenta minutos antes del despegue, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento.

Artículo 105. *Prima por asistencia técnica «Line Checks».*

El importe correspondiente a las asistencias técnicas en tierra «Line Checks» efectuados por los Pilotos, tal como se establece en las tablas salariales, se distribuirá entre el Comandante y el Copiloto de cada vuelo en un porcentaje del 50 por 100 respectivamente. Si un Piloto no estuviese capacitado para efectuar el «Line Check», el otro percibirá el 100 por 100.

Artículo 106. *Prima por descanso reducido.*

Como prima por descanso reducido se establecen las cantidades reflejadas en las tablas salariales, bajo las siglas DR. A estos efectos se considerarán las horas de descanso reducido de acuerdo con lo establecido en el artículo 89 del presente convenio.

Artículo 107. *Prima por actividad aérea nocturna.*

En concepto de prima de nocturnidad se abonará cada hora de actividad aérea nocturna, tal como se determina en el artículo 61, apartado d), y será una cantidad igual a la indicada en las tablas salariales, bajo las siglas HN.

A efectos retributivos en los vuelos en que la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad sea igual o superior a cuatro, todas las horas de actividad en la dirección este-oeste tendrán consideración de diurnas, y todas las horas de actividad en la dirección oeste-este tendrán la consideración de nocturnas, hasta un máximo de diez horas que corresponde a las comprendidas entre las veintiuna y las siete horas.

Artículo 108. *Prima por husos horarios.*

La prima por husos horarios se aplicará a las horas block de aquellos trayectos en los que la diferencia de husos horarios entre los lugares de comienzo y finalización de un período de actividad aérea sea igual o superior a cuatro.

La prima por husos horarios, que se devengará cualquiera que sea la flota en que se realice, se abonará a los importes reflejados en las tablas salariales vigentes, bajo las siglas PHH.

Artículo 109. *Retribución de posicionamientos.*

1. Las horas de vuelo efectuadas en posicionamientos se retribuirán al 50 por 100 del precio de la hora de vuelo del bloque 1.

2. Los posicionamientos se realizarán en clase C o equivalente (siempre y cuando ésta exista) única y exclusivamente en los siguientes casos:

- a) Los que se realicen en vuelos regulares de «Spanair».
- b) Los inmediatamente anteriores o posteriores (es decir, sin mediar descanso previo o posterior, respectivamente) a una actividad aérea pro-

gramada de duración superior a doce horas, incluyendo la del transporte en situación.

c) Aquellos otros que, por sus especiales características, así sean acordados para cada temporada entre «Spanair» y la representación sindical de pilotos.

El resto de los vuelos se realizarán en clase turista o equivalente.

Artículo 110. *Retribución en situación de imaginaria.*

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

Artículo 111. *Retribución en situación de retén.*

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

Artículo 112. *Retribución en situación de incidencias.*

Durante la situación de incidencias, se abonará al Piloto la media económica mensual de horas block de la flota a la que pertenece, en el caso de que no la alcance.

Artículo 113. *Retribución por vuelos cancelados.*

En el supuesto de vuelos cancelados, tal como definidos en el artículo 72, los Pilotos devengarán como actividad el tiempo que hayan estado a disposición de la Compañía y tres horas de vuelo en su nivel correspondiente.

Artículo 114. *Retribución en situación de comisión de servicio.*

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

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

En los cursos de regresión de carácter forzoso se aplicará la media económica de la flota tal como indica el párrafo primero, pero desde el inicio del curso.

Artículo 115. *Retribución en vacaciones.*

Durante el período de vacaciones se abonarán, referidos al momento en que éstas se disfruten, los siguientes emolumentos: Salario base y prima razón viaje; también se percibirán, en su caso, complemento técnico, complemento de antigüedad y prima de responsabilidad.

Artículo 116. *Dietas y manutención.*

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

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

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

Los supuestos de movilidad geográfica (destacamento, residencia y destino) y de cambio de base contractual se regularán por las normas específicas contenidas en el anexo II de este Convenio y, con carácter supletorio, por lo dispuesto en la legislación común.

2. En aquellos desplazamientos que no impliquen pernoctar fuera de base, es obligación de la compañía facilitar al Piloto la debida manutención de comida y/o cena, bien a bordo de la aeronave, bien en un determinado aeropuerto.

Para ello la compañía contratará con las distintas empresas de restauración de los aeropuertos pertinentes con el fin de facilitar el mencionado servicio.

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

En aquellos vuelos en que, de acuerdo con la normativa interna al respecto, no se pueda realizar la manutención durante el vuelo por ser su duración inferior a una hora se procurará programar una escala con una duración mínima de una hora, al objeto de que el piloto pueda realizar a bordo la comida o la cena correspondiente.

Por razones de seguridad se adoptarán toda suerte de medidas de higiene en el suministro de estas comidas, así como se proveerá el menaje adecuado para las mismas. Por las mismas razones, serán suministradas en la escala determinada de acuerdo con la Representación Sindical de los Pilotos.

Por razones de seguridad, la comida del Comandante será siempre distinta a la del segundo Piloto.

En la confección de los menús, tanto para comida a bordo como en tierra, participará necesariamente la representación sindical de los Pilotos dando su opinión.

En materia de desayunos, almuerzos y cenas se atenderá a lo establecido para esta materia en el Manual Básico de Operaciones.

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

a) Día de salida de base:

1. Si la firma de presentación al vuelo o servicio se produce antes de las quince horas LT, se abonará dieta completa.

2. Si la firma se produce después de las quince horas LT y antes de las veintitrés horas LT, se abonará media dieta.

3. Si la firma se produce después de las veintitrés horas no se abonará dieta.

b) Día de llegada a base:

1. Si la terminación de la actividad aérea (treinta minutos después de la toma) se produce antes de las trece horas no se abonará dieta por ese día.

2. Si la terminación de la actividad aérea se produce entre las trece horas y las veintiuna horas LT se abonará media dieta por ese día.

3. Si la terminación de la actividad aérea se produce después de las veintiuna horas LT se abonará por ese día dieta completa.

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

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

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

Cuando se realicen servicios mixtos (nacional-internacional) en un día, se devengará la dieta de mayor importe.

5. La actualización de dietas nacionales e internacionales se efectuará bianualmente el día primero del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del índice de precios al consumo del Instituto Nacional de Estadística para el conjunto nacional, tomando como pauta indicativa el IPC de los dos últimos años.

6. Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará asimismo a las dietas de estancia y hospedaje en los supuestos de movilidad geográfica.

7. Con el fin de que los pilotos puedan disponer de una cantidad en metálico para sus desplazamientos por necesidades del servicio, podrán solicitar un anticipo de dietas que les será liquidado con antelación al vuelo.

Asimismo, en los casos que se consideren necesarios por motivos operativos, el piloto dispondrá de una cantidad en metálico para gastos varios a justificar al finalizar el servicio de vuelo.

Artículo 117. *Mantenimiento de material.*

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

El material de vestuario, uniformidad y equipo de trabajo será proporcionado por «Spanair» en las cantidades y con la caducidad que se señalan en el anexo VI.

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

Artículo 118. Retribución en promoción a Primer Piloto.

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

Artículo 119. Retribuciones en concepto de seguros.

«Spanair» abonará, en concepto de seguros de jubilación y de pérdida de licencia de vuelo las cantidades que, en función de la edad del Piloto, aparecen detalladas en el anexo VIII a este Convenio.

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

Artículo 120. Retribuciones en supuesto de movilidad geográfica.

Los Pilotos que se encuentren en alguna de las situaciones de movilidad geográfica regulada en el presente Convenio Colectivo (destacamentos, residencia y/o destino), percibirán las retribuciones recogidas en el anexo II.

CAPITULO VIII**Transportes y alojamientos****Artículo 121. Transporte en base principal.**

El transporte en la base principal y en las situaciones de residencia y destino será de cuenta del Piloto, siéndole compensado con el plus de transporte establecido para cada base.

Artículo 122. Transporte fuera de la base principal.

El transporte fuera de la base principal, excepto en las situaciones de residencia y destino, será facilitado por la compañía y a cargo de ella.

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

La recogida de tripulaciones se efectuará con la antelación suficiente para que la presentación en el aeropuerto se realice normalmente una hora antes de la hora estimada de salida del vuelo, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 61 sobre actividad aérea.

Artículo 123. Accidentes «in itinere».

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

- Itinerarios normales.
- Medios adecuados.
- En tiempo razonable.

Todo ello sin perjuicio de la calificación que en cada caso, bien la entidad gestora de accidentes, bien la jurisdicción correspondiente, puedan determinar.

Artículo 124. Alojamiento.

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

La contratación del alojamiento en los hoteles, que incluirán normalmente un desayuno tipo buffet o similar, se hará directamente por la compañía; en casos excepcionales la compañía podrá optar por sustituir dicho servicio de desayuno por su equivalente económico.

En la determinación de los requisitos que deben reunir los hoteles participará la representación sindical de los Pilotos, que actuará asesorando a la Dirección de la compañía.

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

CAPITULO IX**Seguridad Social complementaria, seguros y pérdida de licencia****Artículo 125. Seguridad Social complementaria.**

1. Con independencia de lo establecido en la Ley General de Seguridad Social sobre prestaciones en caso de ILT por enfermedad común y/o accidente no laboral, el Piloto percibirá las prestaciones de la Seguridad Social incrementadas hasta el 75 por 100 del salario desde el cuarto día hasta el vigésimo, ambos inclusive y hasta el 85 por 100 a partir del vigésimo primer día a contar desde el de la baja a cargo de la empresa.

2. En caso de accidente de trabajo, el trabajador percibirá el 100 por 100 del salario a cargo de la empresa, sin más limitación de tiempo que el previsto a continuación.

3. Estos complementos de garantía serán abonados tan sólo hasta el límite de dieciocho meses contados desde el momento en que se produjo la baja, salvo que el trabajador pase con anterioridad a la situación de invalidez en cualquiera de los grados de incapacidad previstos. En este caso el complemento se abonará hasta el día en que pase la situación de invalidez.

4. El salario a que se refieren los apartados anteriores estará integrado por el salario base y la prima por razón de viaje, y también, los complementos de antigüedad y técnico, y la prima de responsabilidad, si proceden.

5. Para tener derecho a tal complemento el trabajador deberá someterse a los exámenes que la empresa determine y por los facultativos que ésta designe.

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

Artículo 126. Pérdida de licencia.**1. Pérdida temporal de licencia por gestación:**

a) En situación de ILT: Con independencia de lo establecido en la Ley General de Seguridad Social sobre prestaciones en caso de ILT por enfermedad común, la Piloto en estado de gestación que haya obtenido de las autoridades médicas competentes la baja médica oficial percibirá las prestaciones de la Seguridad Social incrementadas hasta el 100 por 100 del salario a que se refiere el apartado 4 del artículo 122, a contar desde el cuarto día y en tanto dure dicha situación.

b) En otros supuestos: En supuestos distintos de los contemplados en el apartado anterior, durante el estado de gestación se observarán las siguientes normas:

1. Servicio en tierra. La compañía procurará asignar la realización de servicios en tierra durante el período de gestación, destinándola a un puesto de trabajo en la Dirección de operaciones, acorde a su aptitud profesional, o en su defecto, a otro integrado en un departamento distinto, acordado entre ambas partes.

En esta situación se percibirán como retribuciones salariales las siguientes: Salario base, prima razón viaje y, en su caso, complemento de antigüedad y complemento técnico.

2. Situación de disponibilidad. En caso de que no se cumplan los requisitos previstos en el apartado anterior respecto a posibilidad de servicio en tierra, la Piloto se mantendrá en situación de disponibilidad, quedando dispensada de efectuar servicio alguno durante este período en tanto no sea requerida para ello, con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas; en este supuesto las percepciones salariales estarán integradas por el salario base y la prima razón viaje, y los complementos de antigüedad y técnico, si éstos se perciben. En caso de ser requerida para prestar servicio y declinar la Piloto su realización, sus percepciones durante esta situación pasarán a estar integradas por salario base y antigüedad en su caso.

En materia de promoción y progresión dentro de la compañía, durante el período de embarazo se considera que la Piloto sigue en activo a efectos de escalafón técnico y antigüedad.

Durante dicho período, a los efectos de promoción y progresión, la Piloto mantendrá vigentes la media de horas voladas en el año anterior

pero cederá su derecho de turno en las vacantes que se produzcan; sin embargo, recuperará ese derecho al terminar aquel período pasando a ocupar la primera vacante que se produzca.

En el supuesto de cesación del embarazo se considerará igualmente que está en activo hasta que, médicamente, se le declare apta, a cuyo efecto, la empresa adoptará las medidas necesarias para su reincorporación en el plazo más breve.

2. Pérdida temporal de licencia por maternidad:

De acuerdo con la normativa legal vigente, está establecido un descanso por maternidad por un período máximo de dieciséis semanas de duración.

De este período, hasta diez semanas pueden disfrutarse antes de la fecha prevista para el parto, a elección de la madre; y un mínimo de seis semanas deberán obligatoriamente tomarse con posterioridad al mismo.

En dicho período, no cabe la prestación de servicios de ningún tipo, estando la Piloto en situación de licencia por maternidad.

A efectos retributivos, la Piloto percibirá de la empresa las cantidades necesarias para que, junto con las prestaciones de la Seguridad Social consistentes en el 100 por 100 de la base reguladora, alcance el salario a que se refiere el apartado 4 del artículo 122, durante el período de licencia por maternidad.

En materia de promoción y progresión dentro de la compañía, durante el período de maternidad se considera que la Piloto sigue en activo a efectos de escalafón técnico y antigüedad.

Durante dicho período, a los efectos de promoción y progresión, la Piloto mantendrá vigentes la media de horas voladas en el año anterior pero cederá su derecho de turno en las vacantes que se produzcan; sin embargo, recuperará ese derecho al terminar aquel período pasando a ocupar la primera vacante que se produzca.

Después de la terminación de la licencia por maternidad se considerará igualmente que está en activo hasta que, médicamente, se le declare apta, a cuyo efecto, la empresa adoptará las medidas necesarias para su reincorporación en el plazo más breve.

3. Pérdida de la licencia por otras causas:

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

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

Artículo 127. *Período previo a la jubilación.*

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

Condición previa para que tenga aplicación lo dispuesto en el apartado anterior será que el Piloto, individual o colectivamente, se haya adherido a las acciones tendentes a obtener reconocimiento del derecho a la jubilación a partir de los sesenta años, que «Spanair» se obliga a instar, respecto de los Pilotos que se encuentren de alta en la empresa a la entrada en vigor del presente Convenio.

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

Artículo 128. *Enfermedad o accidente fuera del territorio nacional.*

Los Pilotos que se hallen en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional, tendrán pleno derecho a que la compañía, o la empresa de asistencia sanitaria concertada, se haga cargo de la totalidad de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, hasta tanto los servicios médicos de la empresa o en su defecto, de la entidad aseguradora, autoricen el traslado a su base, siendo a partir de este momento, a cargo de la compañía exclusivamente los gastos de dicho traslado.

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

En este supuesto, el Piloto deberá solicitar a la empresa, con una antelación mínima de cinco días, la cobertura de seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

Asimismo, en caso de fallecimiento de un Piloto en servicio, «Spanair», a través de los seguros concertados o directamente, cubrirá los gastos de traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar del territorio español que designen los familiares.

CAPITULO X

Reconocimiento y garantías sindicales

Artículo 129. *Reconocimiento y garantías sindicales.*

1. «Spanair» y SEPLA acuerdan que el único interlocutor válido con la Compañía en el Colectivo de Pilotos es la Sección Sindical de SEPLA en «Spanair», mientras reúna la mayoría representativa de este colectivo, y reconoce como representantes del mismo, en el espíritu y términos pactados, a cinco delegados sindicales de dicha Sección Sindical, que gozarán de las garantías que a tal efecto establece el artículo 10.3 de la Ley Orgánica de 2 de agosto de 1985, 11/1985, de Libertad Sindical, excepto lo dispuesto en materia de crédito horario que se regulará por lo establecido en el apartado siguiente.

2. Exclusivamente en materia de crédito horario, «Spanair» y SEPLA acuerdan otorgar a los delegados sindicales un número máximo de diez días libres al mes a distribuir entre todos ellos, sin que el disfrute individual de los mismos pueda exceder de tres.

3. «Spanair» podrá establecer expresamente con dicho Sindicato lo que considere oportuno, para el mejor entendimiento entre el mismo y la Empresa, en tanto perdure la mayoría representativa indicada, de acuerdo con la legislación vigente.

4. Como delegados sindicales tendrán las funciones que para los mismos se contienen en el presente Convenio y en la legislación vigente, para la representación de los trabajadores. También gozarán de la misma consideración quienes sean designados por SEPLA como miembros titulares de la Comisión Negociadora de un Convenio Colectivo y de la Comisión Mixta de Interpretación.

5. Los representantes de los Pilotos colaborarán especialmente con la Dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicio mensuales, y tendrán acceso a la información en las siguientes materias:

Contrataciones de Pilotos.

Turnos de vacaciones.

Rotaciones de destacamentos y destinos.

Parámetros para el cálculo de tiempo baremos.

Asimismo, recibirán notificación acerca de las sanciones muy graves y despidos que afecten a los Pilotos.

6. La representación sindical de SEPLA mantendrá contactos periódicos con la Dirección de la compañía a fin de tratar los asuntos de su competencia.

7. Cuando, en el ejercicio de sus funciones sindicales, debido a especiales circunstancias (negociaciones de Convenio, etc.), resulte necesario aumentar el número de horas para dedicarse a dichas funciones, la Dirección de «Spanair» y la representación sindical de Pilotos, acordarán la fórmula más adecuada de cara a impedir menoscabo económico de los integrantes de ésta.

8. Asimismo, para evitar menoscabo económico a los representantes sindicales de Pilotos, se acuerda que si al finalizar el período anual el número de horas de vuelo efectuadas por cualquiera de ellos es inferior a la media realizada por su flota y especialidad menos un 10 por 100,

se le compensará la diferencia entre el número real de horas voladas y la media de horas de su flota y especialidad, multiplicado por el factor 0,9.

9. Se acuerda que el colectivo profesional de los Pilotos formará un colegio ajeno e independiente al de los Técnicos y Administrativos y de Especialistas y no cualificados de la empresa, de acuerdo con lo determinado en esta materia en el artículo 71.1 del Estatuto de los Trabajadores.

CAPITULO XI

Premios, faltas y sanciones

SECCIÓN 1.ª PREMIOS

Artículo 130. Premios.

Con el fin de recompensar la conducta, rendimiento, laboriosidad y cualidades sobresalientes del personal y de estimularla, al propio tiempo, para que se supere en el cumplimiento de sus obligaciones, «Spanair» establecerá los correspondientes premios. La compañía procurará analizar con el mayor detenimiento la conducta laboral del personal a su servicio, para que en ningún acto que lo merezca pueda quedar sin premio, ni se otorgue éste a quien verdaderamente no sea acreedor a él.

Artículo 131. Conductas a premiar.

Se señalan como actos dignos de premio los siguientes:

1. Actos heroicos.—Se consideran actos heroicos los que con grave riesgo de la vida o integridad personal realice un Piloto, con el fin de evitar un accidente o reducir su importancia, defender bienes de la compañía o con fines análogos.

2. Actos meritorios.—Se estimarán meritorios aquellos actos cuya realización no exija exposición de la vida o integridad, pero sí una voluntad manifiesta extraordinaria, por encima de los deberes reglamentarios, para evitar o vencer una anomalía en bien del servicio.

3. Espíritu de servicio.—Consiste en realizar éste, no de modo formulario y subordinado, sino con entrega total e incluso las facultades del interesado, subordinando a ello su comodidad e incluso sus intereses particulares, sin que nadie ni nada se lo exija.

4. Espíritu de fidelidad.—El espíritu de fidelidad se acredita por los servicios continuados a «Spanair» durante período no inferior a veinticinco años, sin nota desfavorable de carácter grave.

5. Afán de superación profesional.—Se entenderán la actuación de aquellos trabajadores que en lugar de cumplir su misión de modo formulario y corriente se sientan acuciados a mejorar su formación, para ser más útiles en su trabajo o alcanzar categorías superiores.

Artículo 132. Clases de premios.

Para premiar conductas descritas en el artículo anterior, «Spanair» podrán conceder los siguientes premios:

- Premios en metálico.
- Viajes de descanso.
- Cartas de felicitación.

SECCIÓN 2.ª FALTAS

Artículo 133. Clases de faltas.

Toda falta cometida por un Piloto se clasificará, atendiendo a su importancia, trascendencia o intención, en leve, grave o muy grave.

Artículo 134. Faltas leves.

Se consideran faltas leves:

- No cursar en tiempo oportuno la baja correspondiente a las ausencias justificadas al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.
- Hasta tres faltas de puntualidad injustificadas durante el mes y siempre que sumen en total más de quince minutos.
- No comunicar su domicilio o el sitio donde se vaya a descansar, cuando se está de servicio.
- La falta de chequeo sin causa justificada.

5. Dirigir escritos sobre temas laborales y/o operacionales, con carácter general, a los pilotos de «Spanair», sin la autorización debida, utilizando el tablón de anuncios, o cualquier otro medio de divulgación dentro de Spanair.

6. En general, todos los actos leves de imprudencia o indisciplina.

Artículo 135. Faltas graves.

Se consideran faltas graves:

- Las cometidas contra la disciplina en el trabajo o contra el respeto debido a sus superiores, compañeros o subordinados.
- Más de tres faltas de puntualidad repetida en la asistencia al servicio que sumen más de treinta minutos al mes.
- La falta de dos días al trabajo en un mes, sin causa que lo justifique.
- La simulación de enfermedad o accidente.
- La falta de presentación a un vuelo programado, y previamente chequeado sin causa que lo justifique.
- La inobservancia de las medidas de seguridad adoptadas por «Spanair».
- La reincidencia en faltas leves, siempre que ello ocurra en el plazo de tres meses a contar desde la comisión de la primera.
- La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.
- La divulgación a personas ajenas a «Spanair» de la marcha interior de la misma, siempre que pueda haber perjuicio para la compañía.
- Los trabajos para otra actividad similar sin autorización de la compañía.
- La obstrucción a las órdenes de los jefes y negligencia en su cumplimiento.
- El quebranto de los intereses de «Spanair», sin ánimo de realizarlo, pero por negligencia inexcusable.
- Las riñas, alborotos o discusiones graves en acto de servicio o en aeronaves o instalaciones de la compañía.
- La falta considerable de respeto y la dureza de trato a los trabajadores que estén a sus órdenes.
- Fingir enfermedad o pedir permiso alegando causa no existente y otros actos semejantes que puedan proporcionar a «Spanair» una información falsa.
- En general, todos los actos graves de imprudencia o indisciplina.

Artículo 136. Faltas muy graves.

Son faltas muy graves:

- La embriaguez o toxicomanía ocasional durante el tiempo de servicio.
- La transgresión de la buena fe contractual así como el abuso de confianza en el desempeño del trabajo.
- La falta de tres o más días al trabajo en un mismo mes sin causa que lo justifique.
- Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los jefes o sus familiares, a sus compañeros y subordinados, o a pasajeros u otras personas de su entorno profesional.
- Violar secretos de «Spanair» cuando existan perjuicios para la misma.
- La disminución voluntaria y continuada del rendimiento de la labor.
- Originar riñas y pendencias con sus compañeros de trabajo o personas de su entorno profesional.
- La indisciplina o desobediencia o incumplimiento inexcusable de órdenes reglamentariamente recibidas de sus superiores.
- Cualquier infracción de la Legislación de Aduanas.
- La reincidencia en las faltas graves dentro de los seis meses siguientes a su sanción.
- Abuso de autoridad por parte del superior.
- La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente para sí o sus compañeros.

SECCIÓN 3.ª SANCIONES

Artículo 137. Potestad disciplinaria.

De acuerdo con lo determinado en el Estatuto de los Trabajadores, corresponde a «Spanair» la facultad de imponer sanciones.

De toda sanción, salvo la amonestación verbal, se dará traslado por escrito al interesado, quien deberá acusar recibo o firmar el enterado de la comunicación.

Artículo 138. Sanciones.

Las sanciones máximas que podrán imponerse en cada caso, atendiendo a la gravedad de la falta cometida, serán las siguientes:

- Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.
- Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.
- Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días; inhabilitación por un período superior a dos años e inferior a cuatro para el ascenso, despido.

Artículo 139. Prescripción de las faltas.

Las faltas leves prescribirán a los diez días, las graves, a los veinte días, y las muy graves, a los sesenta días, a partir de la fecha en que la empresa tenga conocimiento de su comisión y, en todo caso, a los seis meses de haberse cometido.

«Spanair» anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas.

Transcurridos seis meses, un año o tres años, según se trate, respectivamente, de falta leve, grave o muy grave, sin que se hubiese producido una reincidencia en el mismo tipo de falta, se procederá a retirar la anotación de infracción del expediente del Piloto.

Disposición transitoria única.

Se acuerda establecer una cláusula de salvaguarda en materia salarial en virtud de la cual, si el índice de inflación inicialmente previsto por el Gobierno en sus Presupuestos Generales para los años 1995 y 1996 sufre variación superior a ± 1 punto, respecto a la utilizada en la propuesta de «Spanair» en la revisión salarial 1994-1996 (3 por 100), serán revisados en el mismo diferencial los conceptos económicos acordados por «Spanair» y SEPLA para dicho período, que en las tablas salariales anexas han sufrido variación para el año anterior.

Disposición adicional primera.

La normativa contenida en el artículo 30 del presente Convenio no tendrá, en ningún caso, efecto retroactivo, considerándose con plena validez el orden de prelación de Pilotos establecido en el escalafón técnico de fecha 31 de marzo de 1992, publicado el 30 de abril de 1993, que no podrá verse alterado por la aplicación de la citada norma.

Disposición adicional segunda.

Denunciado el presente Convenio, ambas partes se obligan a iniciar negociaciones con carácter inmediato a fin de alcanzar un nuevo pacto.

Las condiciones salariales recogidas en los anexos al Convenio, mantendrán su vigencia, pero sin sufrir ningún tipo de variación, una vez denunciado el Convenio, en tanto no se pacten otras nuevas que las sustituyan.

Si en el plazo de doce meses desde dicha denuncia no se hubiera alcanzado un nuevo acuerdo, quedarán sin eficacia aquellas materias que se determinen expresamente a lo largo del articulado del Convenio; respecto a las restantes materias, ambas partes acuerdan someter su resolución a un procedimiento arbitral que se regulará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 del presente Convenio.

Disposición adicional tercera.

Aquellos Pilotos segundos que, en virtud de la nueva normativa en materia de niveles, accedan del anterior nivel 8 al nivel 7, deberán permanecer dos años en el nuevo nivel antes de poder acceder al siguiente.

Disposición adicional cuarta.

Los límites de actividad establecidos en la normativa vigente de la Dirección General de Aviación Civil (Circular Operativa 16B) para más de seis aterrizajes no aparecen recogidos en el correspondiente anexo del presente Convenio, que ha sido negociado en base a la estructura actual de la operación de Spanair.

Elo no obstante, si en un futuro la estructura de la operación y del programa de vuelos variara y se incluyeran operaciones de las denominadas «tercer nivel» o similares, la Dirección de «Spanair» y la representación

sindical de Pilotos se comprometen a negociar la aplicación del citado segmento de aterrizajes para su inclusión en la tabla de límites de actividad aérea.

Disposición adicional quinta.

Se fija en el 1 de enero de 1996 la fecha de entrada en vigor de los nuevos importes de la dieta nacional e internacional, así como del complemento de cobertura médica cuyos importes aparecen recogidos en el correspondiente anexo a este Convenio.

Disposición adicional sexta.

El coste económico que representa la utilización de la clase preferente, tal como se establece en el artículo 110, ha sido valorado y tenido en cuenta al pactar la condiciones económicas recogidas en el presente Convenio. Por esta razón el citado coste deberá ser valorado de nuevo en el caso de que el Convenio sea prorrogado.

Disposición final primera. Cláusula derogatoria.

El presente Convenio sustituye al I Convenio Colectivo de Pilotos de «Spanair», que queda derogado en su totalidad, así como todos los demás Acuerdos y Pactos suscritos con anterioridad a la entrada en vigor del nuevo Convenio.

Disposición final segunda. Normativa supletoria.

En todo aquello no regulado en el presente Convenio, se aplicará, en materia de actividad, limitaciones y descansos la Circular Operativa 16B de la Dirección General de Aviación Civil.

En todo lo demás, se aplicará con carácter supletorio el Estatuto de los Trabajadores y demás disposiciones vigentes.

ANEXO I**Tabla I (general)***Limitaciones de actividad aérea
(tripulación técnica mínima de dos pilotos)*

Hora de presentación	Número de aterrizajes				
	1 a 2 *	3	4	5	6
07:00-11:59	1.400	1.315	1.230	1.145	1.100
12:00-13:59	1.330	1.245	1.200	1.115	1.030
14:00-15:59	1.300	1.215	1.130	1.045	1.000
16:00-17:59	1.230	1.145	1.100	1.015	930
18:00-03:59	1.200	1.115	930	930	900
04:00-04:59	1.200	1.130	930	930	900
05:00-05:59	1.300	1.215	1.130	1.045	1.000
06:00-06:59	1.330	1.245	1.200	1.115	1.030

* Sujeto a autorización de la DGAC, podrá ampliarse hasta tres aterrizajes, limitado a dos veces en siete días consecutivos. Hasta el 1 de mayo de 1996, hasta cuatro aterrizajes en esas mismas condiciones. Estas ampliaciones no serán de aplicación a las franjas horarias 18:00-03:59 y 04:00-04:59.

Tabla II*Limitaciones de actividad aérea
(tripulación técnica mínima de dos pilotos)*

CANARIAS-ESCANADIA *

Hora de presentación	Número de aterrizajes				
	1 a 2	3	4	5	6
07:00-11:59	1.500	1.415	1.330	1.145	1.100
12:00-13:59	1.430	1.345	1.300	1.115	1.030
14:00-15:59	1.400	1.315	1.230	1.045	1.000

Hora de presentación	Número de aterrizajes				
	1 a 2	3	4	5	6
16:00-17:59	1.330	1.245	1.200	1.015	930
18:00-03:59	1.200	1.130	1.030	930	900
04:00-04:59	1.200	1.130	1.030	930	900
05:00-05:59	1.400	1.315	1.230	1.045	1.000
06:00-06:59	1.430	1.345	1.300	1.115	1.030

* Suecia, Noruega, Dinamarca y Finlandia.

Nota: En todos aquellos casos que representen una ampliación de los límites establecidos en la tabla I, el uso de dicha ampliación estará limitado a dos veces por semana y seis al mes. El descanso posterior será de veinticuatro horas como mínimo.

Tabla III

*Limitaciones de actividad aérea
(tripulación técnica mínima de dos pilotos)*

CANARIAS-ESCANADNAVIA *

Hora de presentación	Número de aterrizajes				
	1 a 2	3	4***	5	6
07:00-11:59	1.500	1.415	1.415	1.145	1.100
12:00-13:59	1.430	1.400**	1.400	1.115	1.030
14:00-15:59	1.400	1.400**	1.400	1.045	1.000
16:00-17:59	1.330	1.330**	1.330	1.015	930
18:00-03:59	1.200	1.130	1.030	930	900
04:00-04:59	1.200	1.130	1.030	930	900
05:00-05:59	1.400	1.400**	1.400	1.045	1.000
06:00-06:59	1.430	1.400**	1.400	1.115	1.030

* Suecia, Noruega, Dinamarca y Finlandia.

** Sujeto a autorización de la DGAC y limitado a dos veces en siete días consecutivos.

(***) Sujeto a autorización de la DGAC, limitado a dos veces en siete días consecutivos y únicamente aplicable hasta 1 de mayo de 1996. A partir de esta fecha las limitaciones aplicables para cuatro aterrizajes serán las que figuran en la tabla II.

Nota: En todos aquellos casos que representen una ampliación de los límites establecidos en la tabla I, el uso de dicha ampliación estará limitado a dos veces por semana y seis al mes. El descanso posterior será de veinticuatro horas como mínimo.

Tabla IV

*Limitaciones de actividad aérea
(Tripulación técnica reforzada y doble)*

1. Cuando una tripulación técnica mínima de dos o más Pilotos se aumente a fin de incrementar la actividad aérea, de modo que cada miembro pueda abandonar su puesto y descansar durante la mitad del tiempo total de vuelo de todos los vuelos incluidos en el período de actividad, la limitación de dicha actividad se elevará a 18,5 horas.

2. Si dicho aumento de tripulación es inferior, el límite será de 16,5 horas.

3. Lo anterior será independiente de la hora de presentación, limitándose en todo caso el número de aterrizajes a 3. En caso de que se efectúe el tercer aterrizaje, se incrementará el descanso correspondiente en tres horas.

ANEXO II

Movilidad geográfica

1. *Definiciones.*—Se entiende por base:

Principal: Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del Piloto o la que resulte como consecuencia de un cambio de base contractual,

para su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

Operativa: Lugar en el cual un miembro de la tripulación se presenta habitualmente para comenzar un servicio o serie de servicios, por ser su base principal o por encontrarse de relevo o en régimen de permanencia en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Cuando a lo largo del articulado se aluda a base, en sentido genérico se entenderá que es el lugar que constituye, indistintamente, o la base principal o la base operativa.

Destacamento: Supuesto de movilidad geográfica consistente en el hecho de encontrarse un Piloto desplazado en un lugar fuera de su base principal, u operativa en las situaciones de residencia o destino, por necesidades de servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a nueve días y que no exceda de siete meses. La duración de un destacamento, con carácter forzoso, será como máximo de treinta y un días.

Residencia: Supuesto de movilidad geográfica consistente en el hecho de encontrarse un Piloto desplazado en un lugar fuera de su base principal, por necesidades de servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a siete meses y que no exceda de dos años.

Destino: Supuesto de movilidad geográfica consistente en el hecho de encontrarse un Piloto desplazado en un lugar fuera de su base principal, por necesidades de servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a dos años.

2. Normas comunes a los supuestos de movilidad geográfica.

a) Normas generales: Todo Piloto podrá encontrarse en las situaciones de destacamento, residencia o destino, de forma voluntaria o forzosa, de acuerdo con las necesidades de servicio justificadas por la compañía.

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

Cuando los supuestos de movilidad geográfica supongan requisitos de vacaciones o visados a los que deba someterse el Piloto, éstos serán de cuenta de la compañía.

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

Destacamento: 1 punto por mes.

Residencia: 0,85 puntos por mes.

Destino: 0,80 puntos por mes.

El valor total de la situación disfrutada vendrá dado por el producto del tiempo permanecido en la situación que corresponda por el coeficiente asignado a la misma, añadiéndole dos puntos por cada ocasión en que permanezca en dicha situación.

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

Los totales aparecerán reflejados en las relaciones de Pilotos existentes en cada flota, que serán mantenidas al día por la compañía y publicadas a final de año. Los Pilotos que cambien la especialidad o flota, arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior. Los Pilotos de nuevo ingreso adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su especialidad y flota que la tenga más alta.

También figurarán en la misma relación las fechas y destacamentos forzosos realizados por cada Piloto.

A los Pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria, se les asignará la puntuación que corresponda en función de lo establecido en el artículo 52.

c) Peticiones: La DOPS ofrecerá por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamentos, residencia o destino disponible, así como las condiciones laborales y económicas.

Los pilotos que los soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la DOPS como mínimo cinco días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

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

Los destacamentos forzosos y voluntarios tendrán prioridad sobre las vacaciones solicitadas fuera de los plazos de petición y asignación que marca el anexo II.

La compañía publicará y comunicará a todos los Pilotos afectados los turnos voluntarios y forzosos asignados para la correspondiente convocatoria, de acuerdo con los siguientes plazos mínimos de preaviso:

Diez días, en el caso de que la asignación a la nueva base tenga una duración prevista no superior a treinta días.

Quince días, si la duración prevista es superior a treinta días y no excede de tres meses.

Treinta días, si la duración prevista es superior a tres meses y no excede de siete.

Cuarenta y cinco días, si la duración prevista es superior a siete meses y el cambio no implica traslado efectivo de vivienda. En caso afirmativo, el preaviso será como mínimo de sesenta días.

Voluntario: En el destacamento voluntario, tendrán prioridad entre los que lo hayan solicitado, el de más baja puntuación y, en caso de ser ésta igual, el de mayor antigüedad administrativa.

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

El turno será aplicado, de menor a mayor antigüedad administrativa, quedando excluido el Jefe de Pilotos.

Cuando un Piloto haya sido enviado forzosamente a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignársele de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza (destacamento, residencia o destino) hasta tanto no hayan rotado los demás pilotos de su especialidad y flota.

Todo Piloto enviado forzoso, podrá cambiar su turno con otro piloto de la misma calificación, si ambos acceden quedando obligado a ocupar su turno cuando le corresponda, pero en la relación de pilotos a publicar a final de año figurará la fecha y destacamento que por su turno en realidad le correspondía.

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

e) **Regulación económica:** Los supuestos de movilidad geográfica se regularán de acuerdo con las siguientes normas:

1.º **Destacamento:** En esta situación, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

La cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la dieta nacional o internacional que le corresponda, si aquél no excede de treinta y un días; si lo sobrepasa, la dieta se reduce a la mitad por los días de exceso.

Además, si el destacamento es forzoso, el Piloto tendrá derecho a los siguientes beneficios:

Alojamiento en hotel a cargo de la compañía.

Un suplemento de media dieta diaria de la modalidad que corresponda.

Asimismo, si el destacamento es voluntario, al Piloto se le reconocen como mínimo las siguientes prestaciones:

Alojamiento en hotel a cargo de la compañía, durante los ocho primeros días de destacamento.

En concepto de ayuda vivienda, una cantidad mensual equivalente al 20 por 100 del salario base, si el destacamento se realiza en territorio nacional; para destacamentos en el extranjero, ambas partes acordarán el importe de la ayuda de vivienda, en función de las características del país, respetando en todo caso como mínimo la cantidad arriba señalada.

Asimismo, la compañía facilitará un vehículo de alquiler durante el tiempo de destacamento, o, de mutuo acuerdo, costeará el transporte del vehículo propio del Piloto.

2.º **Residencia:** En la situación de residencia, tanto voluntaria como forzosa, pueden distinguirse dos diferentes modalidades:

A) **Con traslado efectivo de vivienda.**

En esta situación, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

Una cantidad compensatoria por los gastos de traslado de mobiliario y familiares, atendiendo a la norma usual de su categoría, previa aprobación por la empresa de uno de los tres presupuestos de gastos, correspondientes a empresas reconocidas en el sector, presentados por el Piloto:

Una indemnización equivalente a cuatro mensualidades de su salario base.

Asimismo tendrá derecho durante el primer mes a alojamiento en hotel y dieta completa a cargo de la compañía.

Adicionalmente, a partir del segundo mes, el Piloto percibirá mensualmente una cantidad equivalente al 20 por 100 de su salario base.

B) **Sin traslado efectivo de vivienda.**

En esta situación, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

Una cantidad compensatoria por el traslado parcial de enseres de hasta 500.000 pesetas.

Alojamiento en hotel y dieta completa a cargo de la compañía durante los primeros treinta días; a partir de este momento, percibirá diariamente una cantidad equivalente al 85 por 100 del importe de la media dieta que corresponda.

Adicionalmente, y a partir del segundo mes, percibirá una cantidad mensual equivalente al 20 por 100 de su salario base.

Asimismo, el Piloto devengará un billete mensual i/v con plaza reservada a utilizar por él mismo o por algún miembro de la unidad familiar, entre el lugar de residencia y su base habitual.

3.º **Destino:** En la situación de destino, tanto voluntario como forzoso, el Piloto tendrá derecho a las siguientes prestaciones:

Una cantidad compensatoria por los gastos de traslado de mobiliario y familiares, atendiendo a la norma usual de su categoría, previa aprobación por la empresa de uno de los tres presupuestos de gastos, correspondientes a empresas reconocidas en el sector, presentados por el Piloto.

Una indemnización equivalente a ocho mensualidades de su salario base.

Asimismo tendrá derecho durante el primer mes a alojamiento en hotel y dieta completa a cargo de la Compañía.

Adicionalmente, a partir del segundo mes y hasta el vigésimo cuarto el Piloto percibirá mensualmente una cantidad equivalente al 20 por 100 de su salario base.

f) **Días libres en destacamento forzoso:** En la situación de destacamento forzoso, el número máximo de días libres que pueden programarse será equivalente al número mínimo de días libres de cada mes, tal como queda establecido en el artículo 92, 1, a) (ocho o nueve) o parte proporcional.

Asimismo, el número máximo de días libres que podrán programarse en esta situación en un período anual no excederá del equivalente a los mínimos de un mes y medio (es decir, doce o trece días).

ANEXO III

Vacaciones

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

2. Puntuación.

	Primera quincena Puntos	Segunda quincena Puntos
Julio-agosto: 24 puntos	12	12
Septiembre: 16 puntos	10	6
Junio: 12 puntos	4	8
Mayo: 8 puntos	4	4
Diciembre: 6	0	6**
Febrero, octubre y noviembre: 0 puntos	0	0
Enero: 6 puntos	6**	0
Marzo-abril: 0 puntos*	0*	0*

* Contabilizará 6 puntos, la quincena que contenga Pascua o Semana Santa.

** Independientemente de las puntuaciones se computarán a razón de dos puntos los días 24, 25 y 31 de diciembre, 1 y 6 de enero siempre y cuando las vacaciones sean de menos de quince días.

La valoración de cada día de vacaciones se efectuará aplicando la parte alicuota del coeficiente de la quincena correspondiente. Se considerarán voluntarios los primeros treinta días solicitados.

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 del año.

Los períodos de vacaciones con carácter forzoso, no serán contabilizados.

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

Los Pilotos de nuevo ingreso en la especialidad y/o flota, entrarán en la lista con la puntuación más alta publicada antes de su incorporación.

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

A los Pilotos que se reincorporen de excedencia voluntaria, se les asignará la puntuación que corresponda en función de lo establecido en el artículo 52.

3. *Publicación, petición y adjudicación.*—Durante el mes de diciembre, la compañía comunicará por escrito a todos los Pilotos las disponibilidades de vacaciones así como los mecanismos para su petición y adjudicación, de tal forma que esta última sea publicada como muy tarde el 20 de enero.

Para los Pilotos que se incorporen a la flota fuera de este período, la compañía les hará el mismo proceso de petición y adjudicación, dentro del mes y medio siguiente a su incorporación.

Para los turnos solicitados libremente por el Piloto, tendrá prioridad el de menor puntuación y en caso de existir igualdad, el peticionario que tenga mayor antigüedad administrativa.

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 el de menor antigüedad administrativa.

No se asignará un turno forzoso de vacaciones a un Piloto, hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado un período de vacaciones.

ANEXO IV

Tablas salariales Flota MD-80

Tabla salarial piloto 1.º 1996

	SB*	PR* Viaje	HB1	HB2	PHH	AED1	AED2	AL	Desc. Red.	HN	DMM**
1A	354.235	336.995	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
1B	354.235	329.775	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
1C	354.235	322.555	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
1	354.235	315.335	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
2	354.235	308.120	8.320	12.455	2.140	1.270	3.500	1.430	3.500	1.660	144.680
3	354.235	300.085	8.090	12.120	2.140	1.270	3.500	1.395	3.500	1.620	140.700
4	354.235	291.180	7.840	11.740	2.140	1.270	3.500	1.355	3.500	1.570	136.290
5	354.235	282.315	7.585	11.370	2.140	1.270	3.500	1.315	3.500	1.520	131.885
6	354.235	273.340	7.330	10.995	2.140	1.270	3.500	1.270	3.500	1.470	127.480
7	354.235	264.040	7.050	10.570	2.140	1.225	3.365	1.225	3.365	1.410	122.565

* 14 pagas anuales.

** Una paga anual.

Line Check B-767: 8.400 × 50 por 100.

Line Check MD-80: 5.775 × 50 por 100.

Transporte:

Baleares: 16.000 pesetas.

Canarias: 18.000 pesetas.

Madrid: 27.000 pesetas.

Barcelona: 27.000 pesetas.

Dietas:

Nacional: 7.000 pesetas.

Europa occidental: 11.500 pesetas.

Resto mundo: 105 USD.

Prima responsabilidad:

MD: 131.530.

B-767: 260.000.

Tabla salarial Piloto 2.º 1996

	SB*	PR* Viaje	CT* ***	HB1	HB2	PHH	AED1	AED2	AL	Desc. Red.	H.N.	D.M.M. **
1A	249.825	220.940	94.150	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
1B	249.825	215.970	93.160	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
1C	249.825	211.000	92.165	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
1	249.825	206.035	91.170	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
2	249.825	201.065	90.180	6.145	9.240	1.730	920	2.620	1.031	2.620	1.230	106.850
3	249.825	195.545	89.075	5.980	8.990	1.730	920	2.620	1.007	2.620	1.200	104.010
4	249.825	189.415	87.860	5.800	8.710	1.730	920	2.620	978	2.620	1.160	100.840
5	249.825	183.280	86.620	5.615	8.430	1.730	920	2.620	949	2.620	1.120	97.665
6	249.825	177.150	85.395	5.430	8.145	1.730	920	2.620	919	2.620	1.090	94.470
7	249.825	170.335	84.035	5.225	7.835	1.730	883	2.519	883	2.520	1.040	90.845
8	192.370	131.160	58.820	5.225	7.835	1.730	883	2.322	663	2.320	780	68.145
0	174.880	119.235	58.820	3.410	5.110	1.730	663	1.890	644	1.890	680	68.145

* 14 pagas anuales.

** Una paga anual.

*** Pilotos B-767.

Line Check B-767: 8.400 × 50 por 100.

Line Check MD-80: 5.775 × 50 por 100.

Transporte:

Baleares: 16.000 pesetas.

Canarias: 18.000 pesetas.

Madrid: 27.000 pesetas.

Barcelona: 27.000 pesetas.

Dietas:

Nacional: 7.000 pesetas.

Europa occidental: 11.500 pesetas.

Resto mundo: 105 USD.

ANEXO V

Tablas salariales Flota B-767

Tabla salarial Piloto 1.º 1996

	SB*	PR* Viaje	HB1	HB2	PHH	AED1	AED2	AL	Desc. Red.	HN	DMM**
1A	354.235	336.995	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
1B	354.235	329.775	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
1C	354.235	322.555	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
1	354.235	315.335	8.520	12.750	2.140	1.270	3.500	1.460	3.500	1.700	148.205
2	354.235	308.120	8.320	12.455	2.140	1.270	3.500	1.430	3.500	1.660	144.680
3	354.235	300.085	8.090	12.120	2.140	1.270	3.500	1.395	3.500	1.620	140.700
4	354.235	291.180	7.840	11.740	2.140	1.270	3.500	1.355	3.500	1.570	136.290
5	354.235	282.315	7.585	11.370	2.140	1.270	3.500	1.315	3.500	1.520	131.885
6	354.235	273.340	7.330	10.995	2.140	1.270	3.500	1.270	3.500	1.470	127.480
7	354.235	264.040	7.050	10.570	2.140	1.225	3.365	1.225	3.365	1.410	122.565

* 14 pagas anuales.

** Una paga anual.

Line Check B-767: 8.400 × 50 por 100.

Line Check MD-80: 5.775 × 50 por 100.

Transporte:

Baleares: 16.000 pesetas.

Canarias: 18.000 pesetas.

Madrid: 27.000 pesetas.

Barcelona: 27.000 pesetas.

Dietas:

Nacional: 7.000 pesetas.

Europa occidental: 11.500 pesetas.

Resto mundo: 105 USD.

Prima responsabilidad:

MD: 131.530.

B-767: 260.000.

ANEXO VI

Uniformidad

Tabla salarial Piloto 2.º 1996

	SB*	PR* Viaje	CT* ***	HB1	HB2	PHH	AED1	AED2	AL	Desc. Red.	HN	DMM**
1A	249.825	220.940	94.150	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
1B	249.825	215.970	93.160	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
1C	249.825	211.000	92.165	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
1	249.825	206.035	91.170	6.290	9.460	1.730	920	2.620	1.049	2.620	1.260	109.365
2	249.825	201.065	90.180	6.145	9.240	1.730	920	2.620	1.031	2.620	1.230	106.850
3	249.825	195.545	89.075	5.980	8.990	1.730	920	2.620	1.007	2.620	1.200	104.010
4	249.825	189.415	87.850	5.800	8.710	1.730	920	2.620	978	2.620	1.160	100.840
5	249.825	183.280	86.620	5.615	8.430	1.730	920	2.620	949	2.620	1.120	97.665
6	249.825	177.150	85.395	5.430	8.145	1.730	920	2.620	919	2.620	1.090	94.470
7	249.825	170.335	84.035	5.225	7.835	1.730	883	2.519	883	2.520	1.040	90.845
8	192.370	131.160	58.820	5.225	7.835	1.730	883	2.322	663	2.320	780	68.145
0	174.880	119.235	58.820	3.410	5.110	1.730	663	1.890	644	1.890	680	68.145

* 14 pagas anuales.

** Una paga anual.

*** Pilotos B-767.

Line Check B-767: 8.400 × 50 por 100.

Line Check MD-80: 5.775 × 50 por 100.

Transporte:

Baleares: 16.000 pesetas.

Canarias: 18.000 pesetas.

Madrid: 27.000 pesetas.

Barcelona: 27.000 pesetas.

Dietas:

Nacional: 7.000 pesetas.

Europa occidental: 11.500 pesetas.

Resto mundo: 105 USD.

UNIFORMES

Comandante masculino

Renovaciones

Descripción	Unidades	Meses	Unidades	Precio nuevo	Precio usado
Alas pequeñas	2	24	1	1.836	1.836
Americana lana trip.	2	18	1	17.275	10.000
Camisa manga corta	5	6	2	2.300	1.000
Cartera vuelo	1	48	1	13.500	6.000
Cinturón	1	24	1	950	500
Corbata uniforme	2	12	1	800	800
Gabardina trip.	1	48	1	17.000	8.000
Galones Comandante	2	18	1	1.300	1.000
Gorra Comandante	1	24	1	8.300	8.300
Hebilla cinturón	1	36	1	330	330
Jersey tripulación Técnico	1	24	1	4.575	2.000
Maleta Piloto	1	60	1	12.860	5.500
Pantalón lana tripulación	3	6	1	6.555	3.000
Pasador corbata	1	36	1	885	885
Tarjeta Spanair	1	36	1	900	5.000
Tarjeta aparcamiento	1	36	1	250	500
Tarjetas visita	2	36	2	1.650	1.650
Tarjeta descuento V. regular	1	60	1	200	5.000
Zapatos caballero	2	12	1	5.800	2.000

Comandante femenino

Renovaciones

Descripción	Unidades	Meses	Unidades	Precio nuevo	Precio usado
Alas pequeñas	2	36	1	1.836	1.836
Alas grandes	1	36	1	1.938	1.938
Americana Piloto femenino	2	18	1	25.400	25.400
Blusa Piloto Femenino	5	6	2	6.950	6.950
Bolso femenino	1	24	1	11.900	11.900
Cartera vuelo	1	48	1	13.500	6.000
Cinturón	1	24	1	950	500
Gabardina personal femenino	1	48	1	19.980	10.000
Galones Comandante	2	18	1	1.300	1.000
Gorra Comandante	1	24	1	8.300	5.000
Hebilla cinturón	1	36	1	330	330
Maleta Piloto	1	60	1	12.860	5.500
Pantalón Piloto femenino	3	6	1	11.250	11.250
Rebeca Auxiliar femenina	1	18	1	3.485	2.000
Tarjeta Spanair	1	36	1	1.196	1.500
Tarjeta aparcamiento	1	36	1	250	500
Tarjetas visita	2	36	2	850	500
Tarjeta descuento V. regular	1	60	1	200	25.000
Zapatos	2	6	1	5.800	2.000

Piloto masculino

Renovaciones

Descripción	Unidades	Meses	Unidades	Precio nuevo	Precio usado
Alas pequeñas	2	24	1	1.836	1.836
Americana lana tripulación	2	18	1	17.275	10.000
Camisa manga corta	5	6	2	2.300	1.000
Cartera vuelo	1	48	1	13.500	6.000
Cinturón	1	24	1	950	500
Corbata uniforme	2	12	1	800	800
Gabardina tripulación masculina	1	48	1	17.000	8.000
Galones F/O	2	18	1	1.300	1.000
Gorra F/O	1	24	1	6.800	6.800
Hebilla cinturón	1	36	1	330	330
Jersey tripulación Técnico	1	24	1	4.575	2.000
Maleta Piloto	1	60	1	12.860	5.500
Pantalón lana tripulación	3	6	1	6.555	3.000

Renovaciones

Descripción	Unidades	Meses	Unidades	Precio nuevo	Precio usado
Pasador corbata	1	36	1	885	885
Tarjeta Spanair	1	36	1	900	5.000
Tarjeta aparcamiento	1	36	1	250	500
Tarjetas visita	2	36	2	1.650	1.650
Tarjeta descuento V. regular	1	60	1	200	5.000
Zapatos caballero	2	12	1	5.800	2.000

Piloto femenino*Renovaciones*

Descripción	Unidades	Meses	Unidades	Precio nuevo	Precio usado
Alas pequeñas	2	36	1	1.836	1.836
Alas grandes	1	36	1	1.938	1.938
Americana Piloto femenina	2	18	1	25.400	25.400
Blusa Piloto femenina	5	6	2	6.950	6.950
Bolso femenino	1	24	1	11.900	11.900
Cartera vuelo	1	48	1	13.500	6.000
Cinturón	1	24	1	950	500
Gabardina personal femenino	1	48	1	19.980	10.000
Galones F/O	2	18	1	1.300	1.000
Gorra F/O	1	24	1	6.800	5.000
Hebilla cinturón	1	36	1	330	330
Maleta Piloto	1	60	1	12.860	5.500
Pantalón Piloto femenino	3	6	1	11.250	11.250
Rebeca Auxiliar femenino	1	12	1	3.485	2.000
Tarjeta Spanair	1	36	1	1.196	1.500
Tarjeta aparcamiento	1	36	1	250	500
Tarjetas visita	2	36	2	850	500
Tarjeta descuento V. regular	1	60	1	200	25.000
Zapatos	2	6	1	5.800	2.000

ANEXO VII**Compensaciones por antigüedad***Antigüedad*

1. Los Pilotos de plantilla de «Spanair, Sociedad Anónima», recibirán en concepto de antigüedad un 7,5 por 100 del salario de base anual correspondiente a su nivel, únicamente al alcanzarse el primer trienio de antigüedad en la empresa.

2. Los siguientes períodos trianuales devengarán a su vencimiento, las siguientes cantidades:

Cmtes: 5.000 pesetas/trienio mensuales.

F/O's 4.000 pesetas/trienio mensuales.

3. Como contrapartida a la congelación del complemento de antigüedad, se acuerda aumentar el número de días de vacaciones anuales, de acuerdo con la siguiente escala, a partir del:

Segundo y tercer trienio: Un día.

Cuarto trienio y sucesivos: Dos días.

Los días señalados en los apartados anteriores no serán acumulativos entre sí.

ANEXO VIII**Seguros y otros beneficios sociales**

A) Retribuciones en concepto de pérdida de licencia de vuelo y jubilación.

Pilotos primeros:

Pilotos > 50 años. Grupo A: 75.000 pesetas/mes.

Pilotos > 50 años. Grupo B: 64.665 pesetas/mes.

Pilotos entre 41 y 50 años: 46.935 pesetas/mes.

Pilotos entre 31 y 40 años: 41.720 pesetas/mes.

Pilotos ≤ 30 años: 36.505 pesetas/mes.

Pilotos segundos:

Pilotos > 50 años: 52.150 pesetas/mes.

Pilotos entre 41 y 50 años: 36.505 pesetas/mes.

Pilotos entre 31 y 40 años: 31.290 pesetas/mes.

Pilotos ≤ 30 años: 26.075 pesetas/mes.

Las condiciones establecidas para los pilotos integrados en el Grupo A tienen carácter «ad personam», sin que puedan tener aplicación a otro ámbito personal distinto, sus cuantías no sufrirán modificaciones hasta que resulten absorbidas por los pilotos < 50 años del grupo B.

B) Complemento para cobertura médica.

Los Pilotos percibirán durante la vigencia del presente Convenio un complemento destinado a sufragar en parte los posibles gastos de seguro médico privado, cuyo importe será de 5.000 pesetas/mensuales, pagaderas en doce mensualidades al año.

7133

RESOLUCION de 12 de marzo de 1996, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del texto del acta con la revisión salarial del Convenio Colectivo para la Industria del Curtido, Correos y Cueros Industriales y Curtición de Pieles para Peleterías.

Visto el texto del acta con la revisión salarial del Convenio Colectivo para la Industria del Curtido, Correos y Cueros Industriales y Curtición de Pieles para Peleterías (número código 9901465), que fue suscrito con fecha 8 de febrero de 1996, por la Comisión Paritaria del mismo en representación de las empresas del sector y de sus trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3 del Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley 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,