

7. *Disposición transitoria segunda.*—Lo establecido en el apartado 4.1 de esta Instrucción Circular no será de aplicación a aquellas aeronaves que, disponiendo de Certificado de Aeronavegabilidad Restringido emitido por un Estado miembro del Espacio Económico Europeo o con el que España haya firmado un Acuerdo Bilateral sobre Aeronavegabilidad y cumpliendo lo establecido en el apartado 2 anterior, a la fecha de entrada en vigor de esta Instrucción Circular tuvieran contrato en vigor con una Administración Pública para labores de extinción de incendios forestales antes del 1/1/2003, hasta el fin de sus contratos respectivos y en cualquier caso hasta el 31/12/2005, las cuales estarán sujetas, además de lo establecido en el apartado 4.2) anterior a la siguiente limitación operativa:

7.1 No podrán utilizarse para el transporte de personas o carga con fines mercantiles, exceptuándose el personal o equipos imprescindibles para desarrollar las actividades a realizar, como es el caso del transporte de vigilantes, cuadrillas forestales o equipos necesarios para la lucha contra incendios desde la base de operaciones hasta el lugar del mismo.

8. *Disposición final.*—En cualquier caso la utilización de las aeronaves afectadas por la presente Instrucción Circular estará sujeta a la correspondiente autorización de la DGAC, previa verificación e inspección técnica de acuerdo a los procedimientos establecidos, y se registrará por lo previsto en la Resolución de la Dirección General de Aviación Civil de 27 de Mayo de 2003 cuando su empleo sea con fines de extinción de incendios forestales.

9. *Disposición derogatoria.*—La presente Instrucción Circular sustituye a la Instrucción Circular 11-23 B de 27 de junio de 2000.

10. *Efecto.*—La presente Instrucción Circular tendrá efectos a partir del día de la fecha.

Madrid, 27 de mayo de 2003.—El Director General, Ignacio Estaún y Díaz de Villegas.

11773 RESOLUCIÓN de 27 de mayo de 2003, de la Dirección General de Aviación Civil, relativa al uso por las compañías españolas de aeronaves de matrícula extranjera en operaciones de extinción de incendios forestales.

Mediante resolución de esta Dirección General de fecha 26 de Mayo de 1999, se establecieron los criterios de aplicación y el formato de solicitud para autorizar a las compañías aéreas españolas la utilización de aeronaves registradas en otros Estados, arrendadas temporalmente con fines de prevención y extinción de incendios forestales. Dicha resolución fue adoptada en función de las consideraciones que seguidamente se reproducen:

«En el contexto de la aviación comercial actual, constituye una práctica internacionalmente aceptada que las compañías aéreas recurran al arrendamiento temporal de aeronaves de otras compañías para hacer frente a los períodos de máxima demanda, sin que tales aeronaves pierdan, por motivos de economía y operatividad, el registro de su Estado de origen cuando se trata de arrendamientos de breve duración celebrados entre compañías de distintos países.

Esta práctica comercial, comúnmente sujeta a la aprobación de las Autoridades de Aviación Civil afectadas, aparece recogida en la normativa comunitaria sobre transporte aéreo, siendo así que el Reglamento (CEE) n.º 2407/92 de 23 de Julio, por el que se regula la concesión de licencias de explotación a las compañías aéreas, contempla la concesión de excepciones al principio del registro comunitario de las aeronaves de las compañías comunitarias, en los supuestos a que se ha hecho referencia o en otras circunstancias extraordinarias, sobre la base de la equivalencia de los niveles de seguridad y responsabilidad. La Orden del Ministerio de Fomento de 12 de Marzo de 1998, por la que se establece la aplicación del referido Reglamento en el caso de las compañías españolas, recoge igualmente esta posibilidad.

En los últimos años, y como consecuencia del aumento de la demanda de medios aéreos, especialmente de helicópteros, contratados por las Administraciones Públicas para combatir los incendios forestales, ha tenido lugar en nuestro país un notable crecimiento de este sector especializado de la aviación comercial. Este hecho, junto con el carácter estacional de la actividad, unido a las importantes inversiones que para las empresas del sector representaría la adquisición, con carácter permanente, de una flota adicional a la que requiere el desarrollo ordinario de sus operaciones, de difícil comercialización durante el resto del año, han motivado que las compañías operadoras de estos servicios recurran al arrendamiento temporal de aeronaves registradas en otros países, a fin de poder cubrir las necesidades existentes en una materia tan importante como la conservación del patrimonio natural.

La ley básica nacional en materia de aviación —Ley 48/1960 de 21 de Julio sobre Navegación Aérea—, contempla en su artículo 151 la utilización de aeronaves con fines de trabajos técnicos, previa autorización del Ministerio del Aire (hoy Ministerio de Fomento) y bajo su inspección, en los términos que figuren en la propia autorización o en disposiciones especiales. En aplicación de lo anterior, y en atención al interés público de la materia de que se trata, se ha venido autorizando en cada campaña a las compañías españolas el uso de aeronaves extranjeras contratadas por las Administraciones Públicas con fines de extinción de incendios forestales, cuando la flota nacional ha resultado insuficiente, por número o características técnicas, para atender las necesidades existentes, previa comprobación en todo caso de las condiciones técnicas de dichas aeronaves de acuerdo con lo previsto en el artículo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional del que España es Estado signatario.

Las consideraciones anteriores, así como la liberalización en la prestación de los servicios aéreos por las compañías comunitarias derivada de la implantación del Mercado Único Europeo, y la experiencia obtenida en estos años en relación con este tipo de arrendamientos, aconsejan determinar mediante una disposición apropiada, las condiciones bajo las cuales las compañías españolas pueden utilizar aeronaves de registro extranjero, arrendadas temporalmente con tripulación o sin ella, en operaciones de extinción de incendios forestales, así como los requisitos técnicos cuyo cumplimiento debe demostrarse previamente a la concesión de las autorizaciones correspondientes.»

Si bien esos elementos de juicio continúan siendo válidos, las nuevas disposiciones que desde entonces han entrado en vigor en materia de seguros aéreos, habilitaciones específicas del personal de vuelo y limitaciones de operación comercial de aeronaves de registro extranjero, aconsejan una actualización de la resolución de referencia.

Por otro lado, es propósito de la Dirección General de Aviación Civil continuar avanzando en la implantación progresiva, en este sector de la aviación comercial, de criterios iguales a los que están establecidos en los Reglamentos comunitarios de transporte para los arrendamientos de aviones de países terceros, particularmente en relación con las operaciones de extinción que implican la presencia de personas a bordo, como los traslados de cuadrillas y los vuelos de vigilancia.

Los objetivos que se pretenden alcanzar con ello son los siguientes:

- que las aeronaves extranjeras respondan a normas técnicas y de seguridad equivalentes a las exigidas en España
- que a través de estos arrendamientos no se contribuya a favorecer situaciones de deslocalización de los medios de producción, ni de dependencia excesiva de las compañías
- que la demanda estable, aunque estacional, que generan esas operaciones, y la fórmula de contratación plurianual a la que están tendiendo los Organismos contratantes, constituyan factores positivos y operabilen el crecimiento y consolidación de las compañías españolas operadoras.

Finalmente, la experiencia obtenida en la utilización del formato de solicitud anexo a la resolución, aconseja también incorporar nuevos datos al formato, para facilitar el tratamiento de la información que han de proporcionar las compañías.

De acuerdo con lo anterior, la resolución de 26 de Mayo de 1999, y sus Anexos, quedan redactados de la forma siguiente:

Primero.—La presente resolución tiene por objeto establecer los criterios para autorizar a las compañías españolas la utilización de aeronaves de matrícula extranjera en arrendamiento temporal, para su operación en actividades de prevención y extinción de incendios forestales.

Segundo.—La utilización de las aeronaves a los fines del apartado anterior está sujeta a la autorización expresa de la Dirección General de Aviación Civil, tanto si se trata de arrendamientos con tripulación («wet lease») como sin ella («dry lease»).

Tercero.

1. Las solicitudes de las compañías aéreas se realizarán en el modelo que figura en el Anexo 1 a esta resolución, debiendo acompañarse de la documentación que en el mismo se indica.

Las peticiones deberán presentarse en la Dirección General de Aviación Civil con la mayor antelación posible respecto de la fecha prevista para el inicio de la operación, que en cualquier caso no será inferior a quince días.

2. La Dirección General de Aviación Civil podrá requerir a una compañía la aportación de información o documentación adicionales si del estudio de la solicitud inicial se dedujera su necesidad. Se podrá también exigir a la compañía española solicitante que proporcione los medios necesarios para garantizar la comprensión de la información y documentos presentados, cuando el idioma utilizado así lo requiriese.

Cuarto.

1. La Dirección General de Aviación Civil considerará la oportunidad de la petición, bajo los principios de necesidad objetiva y temporalidad y atendiendo a que la compañía aérea no dependa sustancialmente, para el desarrollo habitual de sus operaciones comerciales, de este tipo de arrendamientos temporales.

2. En todo caso, para la concesión de la autorización solicitada, la compañía deberá justificar la viabilidad técnica de la operación, a cuyo efecto se acreditará lo requerido en el Anexo 2 a esta resolución, exigiéndose lo siguiente:

a) la aeronave deberá disponer de un certificado de aeronavegabilidad en vigor, que permita la actividad que se pretende

b) la operación de la aeronave habrá de estar garantizada tanto desde el punto de vista operacional como de mantenimiento

3. De igual forma, deberá acreditarse que las responsabilidades en que las compañías pudieran incurrir en la operación de las aeronaves, se encuentran cubiertas conforme a lo exigido por la legislación española aplicable.

Quinto.—La Dirección General de Aviación Civil resolverá las solicitudes de autorización en razón de las siguientes consideraciones:

a) que la compañía española, así como en su caso la compañía operadora de hecho, se encuentren autorizadas para realizar las actividades y modalidad de operación de que se trate

b) cuando se trate de operaciones con ocupantes a bordo distintos de la tripulación mínima de vuelo, como es el caso de los vigilantes, o de las cuadrillas forestales, las aeronaves a utilizar deberán disponer de un certificado de tipo no restringido, emitido conforme a JAR-21 o normativa nacional equivalente, bien:

i) en España, o

ii) en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, o

iii) en Estados distintos de los anteriores con los que se haya firmado un acuerdo bilateral de aeronavegabilidad.

En estos dos últimos casos, las aeronaves habrán de estar certificadas de tipo con arreglo a códigos de aeronavegabilidad aceptados por la Dirección General de Aviación Civil.

c) cuando se trate de aeronaves que no vayan a utilizarse en operaciones con presencia a bordo de ocupantes distintos de la tripulación mínima de vuelo, podrá permitirse que el certificado de tipo que se menciona en el apartado b) anterior pueda ser restringido, siempre que esté emitido con arreglo a códigos de aeronavegabilidad aceptados por la Dirección General de Aviación Civil.

d) en los arrendamientos de aeronaves con tripulación que no pertenezcan al Espacio Económico Europeo (Estados miembros de la Unión Europea, Noruega, Islandia y Suiza), el número de aeronaves arrendadas temporalmente que podrá autorizarse, por compañía, no excederá el de la flota propia y en situación operativa de la compañía de que se trate.

En todo caso, las aeronaves que se autoricen estarán sometidas a la inspección que por parte de la Dirección General de Aviación Civil se estime oportuna, sin perjuicio de las competencias que corresponden al Estado de matrícula de las mismas.

Sexto.

1. Excepcionalmente, y a los solos efectos de cubrir las necesidades de la campaña contra incendios forestales correspondiente al año 2003, podrá autorizarse la utilización por compañías españolas de aeronaves registradas en otros Estados que no se encuentren en alguno de los supuestos previstos en el punto quinto de esta resolución, cuando:

a) estuviese iniciado un proceso para la certificación de tipo en España de un modelo del mismo tipo, cuya conclusión positiva, razonablemente, vaya a tener lugar no más tarde del 31 de diciembre de 2003, y siempre que se trate de aeronaves susceptibles de incorporar las modificaciones que resulten necesarias en el proceso de certificación, y

b) de los datos y antecedentes que constan en la Dirección General de Aviación Civil sobre la utilización de dichas aeronaves en campañas precedentes, se deduzca un resultado satisfactorio en cuanto a la seguridad y fiabilidad operativa.

En todo caso, si se autorizase la utilización en España de dichas aeronaves, éstas quedarán sujetas a las restricciones y condiciones de operación establecidas en la Instrucción Circular de la Dirección General de Aviación Civil n.º 11-23 B, de 27 de Junio de 2000 sobre «Limitación de operación comercial de aeronaves con registro extranjero», o disposición que la sustituya.

Salvo situaciones de no disponibilidad, debidamente justificadas y a examinar caso a caso, y en atención a la cifra de crecimiento neto que ha experimentado la flota nacional de helicópteros durante el período comprendido entre la adopción de la resolución de esta Dirección General de 19 de Mayo de 1999, y la fecha de adopción de la presente resolución, el número total de helicópteros de características similares a los nacionales susceptible de acogerse a la excepción regulada en el apartado 1 de este punto sexto, no será superior a 17 unidades.

2. Excepcionalmente, y en cualquier caso sujeto a las restricciones y condiciones de operación establecidas en la Instrucción Circular de la Dirección General de Aviación Civil n.º 11-23 B citada, o disposición que la sustituya, y dentro de un período que expira el 31 de Diciembre de 2005, podrá permitirse la operación de aeronaves con certificado de aeronavegabilidad restringido, en actividades con ocupantes a bordo distintos de la tripulación mínima de vuelo, como es el caso de los vigilantes, o de las cuadrillas forestales, siempre que:

c) se trate de aeronaves contratadas con carácter plurianual por una Administración Pública con anterioridad al 1 de Enero de 2003, y el contrato comprenda la realización de dichas actividades, y

d) las aeronaves superen satisfactoriamente y de forma individualizada las inspecciones y evaluaciones técnicas que determine la Dirección General de Aviación Civil de forma previa a su autorización.

Séptimo.—Para la tramitación de las peticiones, se estará a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Octavo.—Los criterios establecidos en esta resolución se aplicarán a partir del día de la fecha, en sustitución de las condiciones adoptadas mediante resolución de la Dirección General de Aviación Civil de 26 de Mayo de 1999, que queda derogada en su totalidad.

Madrid, 27 de Mayo de 2003.—El Director General, Ignacio Estaún y Díaz de Villegas.

ANEXO 1**SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA LA UTILIZACIÓN DE AERONAVES DE MATRÍCULA EXTRANJERA EN ARRENDAMIENTO TEMPORAL CON FINES DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES****1. Compañía solicitante**

Nombre: _____ Domicilio: _____
 Localidad: _____ C.P.: _____ Teléfono: _____ Fax: .. _____

2. Aeronaves solicitadas

Tipo	Matrícula	Modalidad contrato ¹	Arrendador/Operador de hecho ²	Destino aeronave ³	Capacidad ⁴	Tipo de operación ⁵

3. Justificación del arrendamiento**4. Situación de la flota propia****5. Persona que formula la solicitud**

Nombre y apellidos:
 Cargo que desempeña en la compañía:
 Localidad, fecha y firma

Reservado D.G.A.C.

Hoja 1 de 2

¹ Indicar Wet o Dry Lease² Citar arrendador en caso de "dry lease" y operador de hecho en caso de "wet lease"³ Especificar Admón. Pública y base de operaciones a que se destina de la aeronave⁴ Expresar la capacidad en asientos (excluida tripulación) si se trata de transporte de brigadas, y/o la capacidad en litros si se trata de lanzamiento, especificando el sistema a emplear (depósito adosado, helibalde...)⁵ Indicar, según proceda: L (lanzamiento), T (transporte brigadas), V (vigilancia), O (otros, especificando en este caso la actividad)

6.- Documentación que debe acompañarse a la solicitud.

- 1.- Certificado de matrícula de la/s aeronave/s
- 2.- Certificado de aeronavegabilidad de la/s aeronave/s
- 3.- Certificado de seguros de la/s aeronave/s. (Los riesgos asegurados deberán cubrir necesariamente la responsabilidad civil frente a terceros no pasajeros, y a los ocupantes a bordo de la aeronave distintos de la tripulación de vuelo cuando sea el caso).
- 4.- Certificación del Director de Operaciones y Director Técnico de la compañía española solicitante (apartado 7 de este Anexo).
- 5.- En los casos de "wet lease": licencia, autorización, certificado de operador aéreo, o documento equivalente de los anteriores, que demuestre que la compañía operadora de hecho se encuentra debidamente autorizada para el ejercicio de las actividades objeto de la solicitud.
- 6.- Documento relativo al control y supervisión de la compañía española, cumplimentado según el modelo que figura en el "Adjunto" al Anexo 2.

LOS DOCUMENTOS RELACIONADOS DEBERÁN IR ACOMPAÑADOS DE SU CORRESPONDIENTE TRADUCCIÓN OFICIAL AL ESPAÑOL CUANDO NO ESTUVIESEN EXPEDIDOS EN ESTA LENGUA, INGLÉS O FRANCÉS.

7. Certificación de la compañía solicitante

Por la presente, declaro haber verificado que la/s aeronave/s objeto de esta solicitud y, en su caso, la compañía operadora de la/s misma/s, cumplen los requisitos técnicos establecidos en el Anexo 2 de esta resolución, así como la veracidad de los datos aquí contenidos.

EL DIRECTOR TÉCNICO

EL DIRECTOR DE OPERACIONES

Fdo.:

Fdo.:

Localidad y fecha

Localidad y fecha

ANEXO 2

Requisitos exigibles para la autorización de aeronaves de matrícula extranjera en arrendamiento temporal en operaciones contra incendios forestales y estándares mínimos requeridos

N.º	Requisito	Estándar mínimo requerido
1	Licencias de tripulaciones técnicas. Habilitación de piloto agroforestal o documento equivalente.	Expedidas de acuerdo con Anexo 1 OACI y en vigor. Expedida/o de acuerdo con el Real Decreto 1684/2000, de 6 de Octubre.
2	Certificados de aeronavegabilidad.	En vigor y que permitan la actividad que se pretende.
3	Autorización o licencia de actividades, o documento equivalente.	Expedido por la Autoridad competente, y que contemple las actividades que se pretenden.
4	Mantenimiento y Operación.	Certificado de la compañía española solicitante donde se establezcan los procedimientos de control y supervisión de la operación (Ver adjunto a este Anexo).
5	Señalización en la aeronave relativa a equipos y procedimientos de emergencia.	Resolución D.G.A.C. de 15-10-87.
6	Limitaciones de tiempos de vuelo, actividad y descanso de los miembros de la tripulación.	Circular Operativa D.G.A.C. n.º 16 B.
7	Equipos de seguridad para la operación de aeronaves.	Resolución D.G.A.C., de 24-10-95.
8	Seguros que cubran la responsabilidad en caso de accidente (daños a terceros, y en su caso, ocupantes a bordo de la aeronave que no formen parte de la tripulación de vuelo).	Concertados, según corresponda, en cuanto a la responsabilidad frente a terceros, de acuerdo con: a) Convenio de Roma, de 7 de Octubre de 1952 (aeronaves registradas en Estados firmantes de dicho Convenio), o b) Ley 48/1960, de 21 de Julio sobre Navegación Aérea y Real Decreto 37/2001, de 19 de Enero (aeronaves registradas en Estados distintos de los anteriores), Concertados en cuanto a la responsabilidad frente a los ocupantes de acuerdo con la Ley 48/1960, de 21 de Julio sobre Navegación Aérea y Real Decreto 37/2001, de 19 de Enero.
9	Contrato de arrendamiento.	Se debe establecer acuerdo contractual entre las compañías arrendataria y arrendadora, en el que necesariamente figure lo siguiente: 1. Obligación de mantener la validez de los documentos en base a los cuales se expide la autorización. 2. Método de cumplimiento de lo establecido en el requisito n.º 4 de este Anexo.

N.º	Requisito	Estándar mínimo requerido
10	Información/autorización de las Autoridades de Aviación Civil afectadas por el arrendamiento.	Estas Autoridades habrán sido informadas o habrán emitido su autorización acerca de la operación de arrendamiento.
11	Inspección por la D.G.A.C. de los elementos constitutivos de la actividad autorizada.	De acuerdo con los estándares mínimos de los apartados anteriores.

Los requisitos núms. 1, 3 y 6, no son aplicables a los arrendamientos sin tripulación («Dry Lease»).

ADJUNTO AL ANEXO 2**Control y supervisión de la compañía española**

De acuerdo con lo establecido en el requisito n.º 4 del Anexo 2, la compañía española debe presentar un documento, firmado por sus Directores de Operaciones y de Mantenimiento, en el que se establezca.

1. Compromiso de la compañía española de efectuar el control y supervisión de la operación de estas aeronaves.

2. Control y supervisión en mantenimiento: Descripción del sistema de supervisión a emplear, que deberá incluir al menos las siguientes áreas de actividad:

Programa de mantenimiento de la aeronave. Aprobación del Programa de Mantenimiento aplicado a cada una de las aeronaves por la Autoridad del Estado de matrícula de las mismas.

Copia de los registros relativos a la última revisión anual realizada en la aeronave:

Registros que permitan efectuar el control y seguimiento del mantenimiento efectuado en la aeronave durante el período de ejecución de los trabajos a realizar:

En los casos en que se pretenda realizar operaciones de traslados de cuadrillas con aeronaves con certificado restringido, el explotador propondrá requisitos especiales adicionales para reforzar el mantenimiento en este tipo de operación.

Personal.
Instalaciones.
Repuestos.
Documentación.
Control de diferidos.
Comunicación de incidentes técnicos.
Aeronavegabilidad de las aeronaves.
Directivas de aeronavegabilidad. Listados de Directivas de aeronavegabilidad aplicables a aeronave y motor.
Boletines de servicio aplicables, como en el caso anterior.

3. Control y supervisión en operaciones: Procedimientos escritos con la descripción del sistema de supervisión a emplear, que deberá incluir al menos las siguientes áreas de la actividad:

Tipos de operaciones a realizar: En los casos en que se pretenda realizar operaciones de traslados de cuadrillas con aeronaves con certificado restringido, el explotador propondrá requisitos especiales adicionales para reforzar el control y la supervisión de la operación en este tipo de trabajos.

Helipuertos/Bases.

Comunicaciones. Se comprobará que existen los medios y procedimientos necesarios que permitan la comunicación entre los diferentes participantes en la operación.

Licencias, y habilitaciones (o documentos equivalentes) del personal de vuelo.

Control del tiempo de vuelo, y periodos de actividad y descanso. Operación:

Horas de vuelo parciales y totales de la aeronave, que permitan verificar, al menos, el cumplimiento con la Circular Operativa 16 B.

Chequeo e instrucción de tripulaciones.

Tripulación. Se harán constar los nombres y firmas del piloto y del mecánico.

Instrucción adecuada para las tareas específicas a desarrollar por las tripulaciones dedicadas a extinción de incendios.

Instrucción apropiada para el desarrollo de la operación en las zonas geográficas en las que se puedan realizar las tareas de extinción/vigilancia.

Realización de los correspondientes cursos de refresco

Instrucción del personal integrante de las cuadrillas, con familiarización en procedimientos de evacuación de emergencia de la aeronave.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

11774 *RESOLUCIÓN de 23 de mayo de 2003, de la Dirección General de Trabajo por la que se dispone la inscripción en el registro y publicación del II Convenio Colectivo de la empresa ELCOGAS, S.A.*

Visto el texto del II Convenio Colectivo de la empresa ELCOGAS, S.A., (Código de Convenio n.º 9013022), que fue suscrito con fecha 31 de marzo de 2003 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en su representación y de otra por el Comité de empresa en representación de los trabajadores y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartado 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, resuelve:

Primero.—Ordenar la inscripción del citado Convenio Colectivo en el correspondiente Registro de este Centro Directivo, con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.—Disponer su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 23 de mayo de 2003.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

SEGUNDO CONVENIO COLECTIVO DE LA EMPRESA ELCOGAS, S. A. 2003-2005

CAPÍTULO 1

Ámbito de aplicación

Artículo 1.º *Ámbito personal.*

Las normas contenidas en el convenio colectivo serán de aplicación al personal de la plantilla de ELCOGAS, S.A. que esté prestando sus servicios en la empresa en la fecha de entrada en vigor del mismo, así como al que ingrese en la misma durante su vigencia, con las excepciones, del personal directivo, constituido por Directores de Área, Jefes de División y Jefes de Unidad, y del personal comprendido en los Artículos 1.3.c) y 2.1.a) de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 2.º *Ámbito funcional.*

El convenio colectivo regula las relaciones de trabajo entre ELCOGAS, S.A. y los trabajadores incluidos en su ámbito personal.

Artículo 3.º *Ámbito territorial.*

El convenio colectivo es de aplicación, en los centros de trabajo que ELCOGAS, S.A. tiene establecidos en Madrid y en Puertollano, en los que pueda establecer en el futuro y en las comunidades autónomas en las que tenga personal destacado en comisión de servicios.

Artículo 4.º *Ámbito temporal.*

El convenio colectivo entrará en vigor en la fecha de su firma y tendrá efectos retroactivos desde el 1 de enero del año 2003, cualquiera que sea la fecha de su publicación oficial, registro y depósito.

Estará vigente hasta el 31 de diciembre del año 2005, sin perjuicio de los conceptos con vigencia específica o de aquellas materias para las que se establezca un período de vigencia diferente.

Desde el 1 de enero del año 2006 se entenderá prorrogado tácitamente de año en año, si no se denuncia por escrito por cualquiera de las partes, con anterioridad de un mes a la de su terminación normal, o a la terminación de cualquiera de sus prórrogas.

Artículo 5.º *Incrementos económicos y revisiones.*

Salvo para aquellos conceptos retributivos que se regulen de forma diferente en otros artículos de este convenio colectivo, se establecen los siguientes incrementos económicos de los importes de los conceptos retributivos del Capítulo 5, con la excepción de lo contenido en los Artículos 23, 24 y 25, y las percepciones extrasalariales, reguladas en el capítulo 6 «Percepciones extrasalariales (suplidos)».

Durante la vigencia temporal de este convenio colectivo se aplicarán:

Incrementos económicos:

El incremento económico para cada uno de los años de vigencia de este convenio será el Índice de Precios al Consumo (IPC) previsto por el Gobierno para cada año.

Revisiones económicas:

Año 2003:

La revisión económica estará compuesta por los siguientes sumandos:

- A) Si el IPC real del año 2003 es mayor que el IPC previsto por el Gobierno para dicho año, la diferencia entre el IPC real y el IPC previsto.
- B) Si el Resultado de la Operación del año 2003 es positivo, el 0,7%.
- C) Si el Resultado de la Operación del año 2003 es positivo y el Beneficio Antes de Impuestos (BAI) del año 2002 resultara negativo, el 1,4%.

Tal diferencia se abonará, con efectos de 1 de enero del año 2003, en la primera nómina del año 2.004 posterior a conocerse el IPC real del año 2003, y el Resultado de Operación del ejercicio.

Año 2004:

La revisión económica estará compuesta por los siguientes sumandos:

- A) Si el IPC real del año 2004 es mayor que el IPC previsto por el Gobierno para dicho año, la diferencia entre el IPC real y el IPC previsto.
- B) Si el Resultado de la Operación del año 2004 es positivo, el 0,7%.
- C) Si el Resultado de la Operación del año 2004 es positivo y el Beneficio Antes de Impuestos (BAI) del año 2002 resultara negativo, el 1,3%.

Tal diferencia se abonará, con efectos de 1 de enero del año 2004, en la primera nómina del año 2005 posterior a conocerse el IPC real del año 2004, y el Resultado de Operación del ejercicio.

Año 2005:

La revisión económica estará compuesta por los siguientes sumandos:

- A) Si el IPC real del año 2005 es mayor que el IPC previsto por el Gobierno para dicho año, la diferencia entre el IPC real y el IPC previsto.
- B) Si el Resultado de la Operación del año 2005 es positivo, el 0,6%.
- C) Si el Resultado de la Operación del año 2005 es positivo y el Beneficio Antes de Impuestos (BAI) del año 2002 resultara negativo, el 1,3%.

Tal diferencia se abonará, con efectos de 1 de enero del año 2005, en la primera nómina del año 2006 posterior a conocerse el IPC real del año 2005, y el Resultado de Operación del ejercicio.

Se entiende por Resultado de la Operación el beneficio antes de impuestos (BAI) de la Compañía antes de Costes de Transición a la Competencia (CTCs), amortizaciones y financieros.

Por lo tanto, en el cálculo del Resultado de la Operación se incluirán:

Todos los Ingresos de Explotación, a excepción de los correspondientes a Retribución Fija por Tránsito a la Competencia. Se incluyen, por tanto, los ingresos por ventas de energía al mercado, los ingresos por ventas de subproductos y residuos y otros ingresos de Explotación. Este importe se minorará en el correspondiente a los excesos de 6 ptas./Kwh.

Todos los Gastos de Explotación, a excepción de los correspondientes a Amortizaciones. Se incluyen, por tanto, los correspondientes a Aprovechamientos, Gastos de Personal y Otros Gastos de Explotación.

Los Resultados Extraordinarios, a excepción de aquellos correspondientes a aportaciones al déficit del Sector, los procedentes de Subvenciones de Capital y los Ingresos Extraordinarios y de Ejercicios anteriores que provengan de Retribuciones Fijas por Tránsito a la Competencia. Se incluyen, por tanto, resultados procedentes de la enajenación de activos, ajustes de provisiones que no procedan de CTCs, etc.