

Montes Ramírez; don José Daniel Peropadre Abad; don Santiago Fernández Moreira y don Enrique Delgado-Ureña Llorente y Secretario, no patrono: Don Alberto Núñez García.

En la escritura de constitución y en la diligencia de ratificación consta la aceptación de los cargos indicados por parte de las personas anteriormente citadas.

Fundamentos jurídicos

Primero. Resultan de aplicación para la resolución del expediente:

El artículo 34 de la Constitución Española, que reconoce el derecho a fundar para fines de interés general.

La Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones.

El Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 1337/2005, de 11 de noviembre.

El Reglamento del Registro de Fundaciones de Competencia Estatal, aprobado por el Real Decreto 384/1996, de 1 de marzo.

La Orden ECI/87/2005, de 14 de enero, de delegación de competencias del Ministerio de Educación y Ciencia, en virtud de la cual se delegan en el titular de la Secretaría General Técnica las competencias relativas al Protectorado y Registro de Fundaciones atribuidas al Ministro.

Segundo. Según los artículos 35.1 de la Ley 50/2002 y 43 b) del Reglamento de Fundaciones de Competencia Estatal, la inscripción de las Fundaciones requerirá el informe favorable del Protectorado en cuanto a la idoneidad de los fines y en cuanto a la adecuación y suficiencia dotacional, procediendo, en este caso, un pronunciamiento favorable al respecto.

Tercero. Según las Disposiciones Transitorias cuarta de la Ley de Fundaciones y única del Real Decreto 384/1996, hasta tanto no entre en funcionamiento dicho Registro, subsistirán los actualmente existentes, por lo que procede la inscripción de la Fundación SAPHAN en el Registro de Fundaciones del Ministerio de Educación y Ciencia.

Por todo lo cual, resuelvo:

Inscribir en el Registro de Fundaciones del Departamento la denominada Fundación SAPHAN, de ámbito estatal, con domicilio en Madrid, calle Toledo, número 140, escalera 1.ª, 2.ª D, así como el Patronato cuya composición figura en el quinto de los antecedentes de hecho.

Notifíquese a los interesados a los efectos previstos en el artículo 58.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Madrid, 5 de junio de 2007.—La Ministra de Educación y Ciencia, P. D. (Orden ECI/87/2005, de 14 de enero), el Secretario General Técnico del Ministerio de Educación y Ciencia, Aurelio Pérez Giralda.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

12627 RESOLUCIÓN de 18 de abril de 2007, de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el IV Convenio colectivo de tripulantes técnicos de vuelo de Futura International Airways, S. A.

Visto el texto del IV Convenio Colectivo de Tripulantes Técnicos de Vuelo de la empresa Futura International Airways, S.A. (Código de Convenio n.º 9009150) que fue suscrito con fecha 9 de julio de 2004 de una parte por los designados por la Dirección de la empresa en representación de la misma y de otra por la sección sindical de SEPLA en representación del colectivo laboral afectado 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, 18 de abril de 2007.—El Director general de Trabajo, Raúl Riesco Roche.

IV CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO PARA LOS TRIPULANTES TÉCNICOS DE FUTURA

Introducción

El presente Convenio Colectivo nace como consecuencia de las conversaciones y concesiones recíprocas que se han dado entre la Dirección de Futura y la Representación de los Tripulantes Técnicos integrados en los órganos de representación de la empresa, y que han desembocado en el presente texto.

Entre los objetivos de este marco jurídico, cabe reseñar los siguientes:

1. Actualizar el Convenio Colectivo hasta ahora vigente adaptándolo a las variaciones propias de la Empresa, así como a la evolución del mercado de la Compañía.

2. Seguir con el criterio de integración del conjunto de Tripulantes en el seno de la Empresa, primando criterios de gestión empresarial que tengan en cuenta la especial idiosincrasia de los trabajadores afectados.

3. Cuidar en extremo la redacción del mismo al objeto de minimizar la posibilidad de problemas interpretativos, si bien, una vez agotado el diálogo, siempre quedaría abierta la vía jurisdiccional social.

4. Conciliar la existencia de la circular operativa 16B de la D.G.A.C. con la posibilidad de que en el transcurso del presente Convenio Colectivo entren en vigor las J.A.R.-F.T.L (Joint Authority Regulations), con lo que, si bien, estas últimas no forman parte de nuestro derecho positivo, sí establecen indicaciones y pautas a considerar en un futuro inmediato.

5. Conciliar el Real Decreto 1561/1995, el Real Decreto 294/2004 en materia de actividad y descansos, con la operatividad de la Compañía, regulando las jornadas especiales con los descansos posteriores adecuados.

6. Aprovechar la experiencia acumulada a lo largo de los catorce años de existencia de la Compañía para consolidar unas relaciones laborales basadas en los principios de «Fair Play», resolución dialogada de conflictos, y vinculación a ultranza de todos los colectivos que conforman la Empresa.

7. Asegurar y mejorar la existencia de una atmósfera positiva de trabajo que permita obtener mejoras en la productividad y flexibilidad, sin que por ello se vean perjudicados los derechos de los trabajadores, favoreciendo la consolidación de la Compañía dentro de su sector, y garantizando la pervivencia de la misma en un futuro lejano.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Determinación de las partes.*

Son partes otorgantes del presente Convenio:

Por parte empresarial, la representación legal de «Futura International Airways, S.A.» (a la que en adelante nos referiremos también como «Futura», «la Compañía» o «la Empresa»).

Y por parte de los Tripulantes Técnicos de Vuelo (a los que nos referiremos también como «los Tripulantes Técnicos», «los Tripulantes» o «los Pilotos»), los representantes elegidos por ellos.

Artículo 2. *Ámbito personal.*

Se regirá por el presente Convenio Colectivo el personal que preste servicios de naturaleza jurídico-laboral en la Compañía, como Tripulante Técnico de Vuelo en cualquier país donde preste sus servicios.

Artículo 3. *Ámbito funcional.*

El ámbito funcional del presente Convenio comprende las actividades relacionadas con el transporte aéreo realizadas por Futura, incluyendo todas las actividades realizadas por sus Tripulantes Técnicos en relación con el mando y pilotaje de aeronaves, la organización y el planeamiento de la actividad aérea y el mantenimiento de su nivel y progresión profesional, que, a título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, inspección, cualquier tipo de entrenamiento, cursos, simuladores de vuelo y reconocimientos médicos.

Artículo 4. *Ámbito territorial.*

Este Convenio será de aplicación a todos los centros y lugares de trabajo donde la Compañía desarrolle cualquiera de las actividades que se describen en el artículo anterior, en todo el mundo y en relación con el ámbito Personal que se define en el Art. 2.

Artículo 5. *Ámbito temporal.*

El presente Convenio estará en vigor desde el día 1 de Agosto de 2004 hasta el día 31 de Diciembre del año 2008, a excepción de la revisión del aumento del I.P.C. que se hará con fecha 1 de Enero de 2004, y a excepción del artículo 90, que surtirá efecto también desde el día 1 de Enero de 2004.

Una vez vencida la vigencia del Convenio, se entenderá el mismo prorrogado de año en año, salvo denuncia expresa de alguna de las dos partes otorgantes en los términos que se reseñan en el Art. 7. En caso de denuncia, el presente Convenio se entenderá prorrogado a todos los efectos hasta la entrada en vigor del nuevo Convenio que le sustituya.

Artículo 6. *Revisión salarial.*

Las tablas salariales que se incluyen en los anexos primero y segundo de este Convenio tendrán efecto desde el 1 de Agosto de 2004.

Las tablas salariales se revisarán anualmente a partir del 01 de enero de 2005, variándose todos los conceptos retributivos en un porcentaje igual al I.P.C. previsto en los Presupuestos Generales del Estado para los doce meses siguientes, regularizándose la posible diferencia, positiva o negativa, entre el I.P.C. real y el previsto, tan pronto sea conocido el I.P.C. real, consolidándose en las Tablas Salariales los importes resultantes.

Las nuevas tablas se publicarán como D.A.C. (Documentación Adjunta al Convenio) y serán remitidas a todos los Tripulantes Técnicos para que sustituyan a las antiguas en el Convenio en vigor.

La Compañía aplicará las nuevas tablas salariales desde el 01 de enero de ese mismo año, con efecto retroactivo si es necesario, incluso en el caso de que el Convenio haya sido denunciado y se esté negociando uno nuevo.

Artículo 7. *Denuncia.*

La denuncia del Convenio deberá producirse, en su caso, mediante escrito dirigido por los Representantes de los Pilotos (cualquiera de las Secciones Sindicales negociadoras del presente Convenio Colectivo), o por la Empresa, a la otra parte otorgante del mismo, y, simultáneamente, a la autoridad laboral competente, dentro del mes de noviembre anterior próximo a su prevista finalización. En el caso de no producirse denuncia en este mes se entenderá prorrogado el Convenio, a todos los efectos, por un año, y podrá ser denunciado en el mes de noviembre del cualquier año posterior.

Una vez denunciado el Convenio, la negociación del nuevo Convenio deberá iniciarse durante el mes de enero siguiente.

Artículo 8. *Vinculación a la totalidad.*

El presente Convenio constituye un todo orgánico e indivisible quedando las partes automáticamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

En el supuesto de que la autoridad competente, en el ejercicio de sus facultades, dejara sin efecto alguna de sus cláusulas o modificara su actual redacción, la Comisión Negociadora deberá reunirse para considerar tal modificación, determinando si se mantiene 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.

En el plazo de un año a contar desde la entrada en vigor del presente Convenio Colectivo, cualquiera de las partes que conformen la Comisión Negociadora podrá convocarla al objeto de analizar la normativa e interpretación de la misma que se haga en desarrollo de la regulación de las jornadas especiales de trabajo al amparo del Real Decreto 1561/95 y del Real Decreto 294/04.

Artículo 9. *Conflictos de aplicación.*

Los conflictos originados entre los preceptos de dos o más normas laborales, se resolverán mediante la aplicación de las normas previstas en la ley.

Artículo 10. *Garantía personal.*

Se respetarán las condiciones laborales que, con carácter global, excedan de las establecidas en el presente Convenio, manteniéndose estrictamente «ad personam», hasta que las mismas sean absorbidas o compensadas por el mismo.

Artículo 11. *Comisión Paritaria.*

Dentro de los quince días siguientes del registro de este Convenio, ante la autoridad laboral, se constituirá una comisión paritaria, compuesta por seis miembros, tres designados por la Compañía y tres pilotos.

Las funciones de esta comisión serán las legalmente establecidas y las previstas en el presente Convenio, en especial aplicar y hacer efectivo el Convenio con la mayor agilidad posible, para lo que tendrá acceso a la documentación pertinente, facilitada por la Compañía a solicitud de la comisión.

No será preceptivo acudir a la comisión paritaria para la resolución de conflictos de interpretación. Sin embargo, se acudirá cuando a petición de la Compañía o de la Representación de los Pilotos, uno o varios tripulantes se vean afectados por la distinta interpretación del Convenio, y al objeto de que la comisión paritaria pueda emitir un informe con carácter previo a cualquier resolución o reclamación.

La Comisión se reunirá en el plazo máximo de un mes una vez convocada por cualquiera de las partes.

La Empresa llevará a cabo los cambios de programación necesarios y pondrá los medios precisos para que los miembros de la Comisión Paritaria asistan a sus reuniones.

En caso de acuerdo entre las partes (Empresa y trabajadores), la Comisión redactará un informe conjunto sobre la cuestión tratada. En caso de desacuerdo, cada una de las partes hará constar su opinión de manera individual, haciéndose referencia en el informe a los miembros de la comisión que apoyan cada una de las opiniones.

Si el Tripulante afectado no estuviera de acuerdo con la solución dada, podrá someter el caso a la jurisdicción de trabajo o a la autoridad administrativa laboral, según las respectivas competencias.

Una vez constituida la comisión, ésta podrá determinar su reglamento de funcionamiento, que deberá registrar, en su caso, ante la autoridad laboral.

Artículo 12. *Representación de los Pilotos.*

A los efectos de este Convenio se define la Representación de los Pilotos como aquella formada por los pilotos integrantes de la representación unitaria, cada una en proporción a lo establecido en el acta de constitución de la Comisión Negociadora del presente Convenio Colectivo, es decir, aquellos elegidos en elecciones sindicales al comité de empresa, y los delegados sindicales LOLS de las distintas secciones sindicales con representatividad en los órganos de la misma.

Estas secciones sindicales comunicarán a la Empresa el nombre de sus selegados sindicales L.O.L.S. y los cambios de designación que se produzcan.

Dichos delegados gozarán de las mismas garantías y facilidades que los miembros del comité de empresa, en los términos que reconoce la legislación vigente.

En el caso de algún afiliado a estos sindicatos ostentara cargos representativos sindicales de carácter nacional, o fuera convocado, por razón de su función en el Sindicato, a reuniones nacionales o internacionales de las organizaciones sindicales de Tripulantes Técnicos, la Empresa facilitará, sin que ello suponga un coste para ésta, su desplazamiento a las reuniones siempre que el afiliado comunique las fechas de éstas con la antelación suficiente para que se adopten las previsiones o suplencias necesarias.

Artículo 13. *Documentación Adjunta al Convenio (D.A.C.).*

Los distintos departamentos de la Empresa publicarán de manera diferenciada toda aquella normativa directamente relacionada con el presente Convenio y no recogida en el mismo por su carácter temporal. La diferenciación se llevará a cabo por cualquier método que sirva a su finalidad de distinguirla del resto de la documentación habitual de la Empresa, desde el cambio de color del papel en que se publique esta normativa hasta el simple encabezamiento del escrito con las siglas D.A.C. y el número del artículo del Convenio al que hace referencia, a fin de que los Tripulantes Técnicos la diferencien claramente y la adjunten al soporte del Convenio.

Se publicará como D.A.C., el escalafón anual de pilotos actualizado a 31 de diciembre y todo lo relativo a vestuario, normas para la promoción a primer piloto, requisitos de titulación y experiencia para el ingreso en la Compañía, pruebas a los pilotos de nuevo ingreso, requisitos para la contratación de pilotos de alta experiencia en funciones o niveles superiores, importe de los cursos de Habilitación de Tipo que suponen servidumbre, tablas salariales actualizadas anualmente, lista de puntuación de destacamentos voluntarios, turnos de destacamentos forzosos, lista de puntuación de vacaciones, perfiles y todo aquello que haga referencia de alguna forma al contenido de este Convenio.

Las D.A.C. no forman parte del presente Convenio Colectivo ni se consideran desarrollo del mismo, a excepción de que la comisión paritaria acuerde lo contrario.

Artículo 14. Salvaguarda de los intereses de la Compañía.

El personal afectado por el Convenio, durante el ejercicio de sus funciones, se obliga a salvaguardar los intereses de Futura como propios, a tomar las medidas necesarias para la protección de las vidas y los bienes que ésta le confíe, y a 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; todo ello con el máximo respeto a las normas de seguridad en vuelo.

Artículo 15. Dedicación exclusiva.

Los Tripulantes Técnicos no podrán dedicarse a otras actividades por cuenta propia o ajena cuando dichas actividades comprometan el descanso que deben observar para la realización de los servicios asignados por la Compañía.

Para evitar que la actividad que el Tripulante realiza en su tiempo libre pueda mermar su disponibilidad a la Empresa, los Tripulantes Técnicos no podrán dedicarse a actividades aéreas reguladas por la Circular Operativa N.º 16-B, en cuanto a limitaciones de tiempo de vuelo, máximos de actividad aérea y periodos mínimos de descanso, salvo autorización expresa de la Compañía.

Artículo 16. Utilización de la información obtenida del Registrador de Datos de Vuelo.

La información obtenida del Registrador de Datos de Vuelo (FDR-Flight Data Recorder), o de cualquier otro sistema de toma de datos del avión sobre la operación de vuelo será utilizada exclusivamente para la investigación de accidentes y análisis de incidentes de notificación obligatoria y como consecuencia de esta notificación o para el análisis de incidentes que hayan producido daños en el avión, o a sus ocupantes, o a terceros, o que hayan originado la intervención de organismos públicos, entidades aeroportuarias o de control aéreo, quedando abierta, en estos casos, la posibilidad de que la Empresa abra el expediente informativo o disciplinario pertinente.

En la aplicación del programa FOQA (Flight Operations Quality Assurance) o de cualquier otro programa basado en el análisis de datos obtenidos periódicamente del Registrador de Datos de Vuelo del avión para la realización de análisis operativos, de mantenimiento o de seguridad en vuelo, la Empresa se compromete a:

Consensuar con la Representación de los Pilotos y publicar como D.A.C., los procedimientos operativos según los cuales se emplearán los datos obtenidos en los citados programas.

No utilizar los datos obtenidos por medio de estos programas para la apertura de expedientes sancionadores o para la convocatoria de comisiones técnicas.

Garantizar la confidencialidad de cualquier suceso detectado por este sistema.

En cualquier otro caso la información obtenida del registrador de datos de vuelo o de cualquier otro sistema de toma de datos del avión sobre la operación de vuelo sólo será utilizada previa autorización del la Representación de los Pilotos.

Artículo 17. Pactos individuales.

Antes de firmar un pacto individual de carácter laboral con cualquier Tripulante, la Empresa entregará a la Representación de los Pilotos una copia completa de lo pactado para su conocimiento y conformidad. Esta conformidad se supondrá otorgada salvo indicación en contra por parte de la Representación de los Pilotos.

Artículo 18. Entrada en servicio de nuevas aeronaves o cambio del tipo de actividad.

Si durante la vigencia del presente Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, la Empresa convocará una reunión con la Comisión Paritaria para determinar si es necesaria la creación de una nueva flota que encuadre a los aviones de nueva adquisición. En caso de ser necesaria la creación de una nueva flota se reunirá la comisión negociadora para estudiar la introducción de los cambios necesarios en el Convenio Colectivo.

Si durante la vigencia del presente Convenio la compañía Futura variase sustancialmente el tipo de actividad aérea a realizar (regular superior al 20%, transoceánicos, etc.) se compromete a renegociar las nuevas condiciones económicas y laborales aplicables a los Tripulantes Técnicos.

No se considera flota distinta la operación de los aviones B.737 de sus series 300 hasta 900, ambas incluidas.

Si durante la vigencia del presente Convenio, la compañía Futura solicitase nuevos AOC's en España o en el extranjero, se compromete a la

negociación previa con la Representación de los Pilotos, al objeto de asegurar la actividad y continuidad de la misma.

Artículo 19. Medidas motivadoras para los Tripulantes.

La Empresa y los Tripulantes se comprometen a estudiar la implantación de medidas para conseguir una mayor identificación de los pilotos con la Compañía y que favorezcan la fidelidad de éstos a la Empresa.

A tal fin la Dirección de la Empresa estudiará medidas motivadoras para los Tripulantes.

CAPÍTULO II**Clasificación profesional****SECCIÓN I. GENERALIDADES****Artículo 20. Alcance de las definiciones.**

Con el fin de desarrollar las definiciones establecidas en la normativa vigente y evitar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en el presente capítulo las definiciones de los distintos Tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo y las categorías laborales que ostentan, prevaleciendo esta redacción cuando existan contradicciones, lagunas o problemas de interpretación.

Artículo 21. Tripulante Técnico.

Tripulante en posesión del título, la licencia y las habilitaciones, extendidas por la Autoridad Aeronáutica y que le acreditan como tal, según los cuales la Compañía puede asignarle obligaciones esenciales inherentes a su titulación.

Artículo 22. Tripulación.

Conjunto de Tripulantes Técnicos y Tripulantes de Cabina de Pasajeros, nombrados expresamente por la Compañía para la realización de un servicio de vuelo.

Durante la realización del servicio la tripulación actúa directamente a las órdenes del Comandante, al que auxilia, ayuda y asesora, en el cumplimiento de la misión que le está encomendada.

Artículo 23. Piloto.

Tripulante Técnico, en posesión del título, la licencia y las habilitaciones, extendidas por la autoridad aeronáutica, que le acreditan como tal, y según los cuales deberá efectuar las funciones de pilotaje que la Compañía le asigne.

SECCIÓN II. FUNCIONES**Artículo 24. Comandante.**

Piloto en posesión del título, la licencia y las habilitaciones correspondientes al tipo de aeronave que va a volar, extendidas por la autoridad aeronáutica, y que ha sido declarado apto por ésta y por la Compañía para ejercer el mando y el pilotaje de la aeronave.

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

Artículo 25. Copiloto.

Piloto, en posesión del título, la licencia y las habilitaciones correspondientes al tipo de aeronave que va a volar, que presta servicios de pilotaje sin estar al mando de la aeronave, colabora en las funciones de pilotaje con el Comandante y le sustituye en el mando en caso de ausencia o incapacidad de éste.

SECCIÓN III. CATEGORÍAS PROFESIONALES**Artículo 26. Primer Piloto.**

Es el que se halla en posesión del título, la licencia y las habilitaciones que le acreditan como tal, a quien la Compañía ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje.

Artículo 27. *Segundo Piloto.*

Es el piloto que se halla en posesión del título, la licencia y las habilitaciones que le acreditan como tal, a quien la Compañía ha calificado apto para auxiliar al Comandante en las funciones de pilotaje y sustituirle en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

SECCIÓN IV. CLASIFICACIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA

Artículo 28. *Antigüedad administrativa.*

Vendrá dada por la cuenta del tiempo trabajado en la Compañía desde la fecha de ingreso, computándose a estos efectos el tiempo pasado en otros grupos laborales de plantilla, y descontándose el tiempo permanecido en excedencia voluntaria o en cualquier otra situación en que el Tripulante permanezca ajeno a la Empresa.

En el caso de que dos o más Tripulantes tuvieran la misma fecha de ingreso, el orden de antigüedad administrativa vendrá dado por la edad, siendo más antiguo el de mayor edad.

Para los Pilotos de un mismo curso de nuevo ingreso, la fecha de inicio del cómputo de la antigüedad administrativa para todos ellos, será la del Primer Piloto del curso contratado una vez obtenida la habilitación de tipo o de adaptación a la Compañía. La Compañía decidirá, a su criterio, cuando contratarlos, si bien del último contratado al primero no podrá haber un plazo superior a tres meses. Superado este plazo sin que alguno de los Pilotos finalice el curso o no sea contratado, se entenderá que no forma parte de la promoción del curso que inició, sin que la Empresa tenga la obligación de proceder a su contratación.

Artículo 29. *Escalafón administrativo.*

La Compañía confeccionará como D.A.C. y entregará anualmente a cada Tripulante el escalafón administrativo de los Tripulantes.

En el escalafón administrativo, cerrado a 31 de diciembre, deberán figurar los datos de la siguiente relación:

- 1.º Número de orden correlativo en función de la antigüedad administrativa.
- 2.º Nombre y apellidos.
- 3.º Tiempo de antigüedad administrativa.
- 4.º Fecha de ingreso en Futura.
- 5.º Fecha de nacimiento.
- 6.º Tipo de contratación.
- 7.º Base principal del tripulante.
- 8.º Categoría.

Artículo 30. *Antigüedad técnica.*

La antigüedad técnica vendrá dada por la cuenta del tiempo trabajado como Piloto en una determinada categoría desde la fecha de ingreso en esta categoría, tal y como se explica en los siguientes párrafos de este artículo, descontando el tiempo permanecido en situación de excedencia voluntaria o en cualquier otra situación en que el Tripulante permanezca ajeno a la Empresa.

Para los Pilotos de Futura que promocionen a Comandante se contará el tiempo de antigüedad técnica en la categoría de Primer Piloto desde la fecha en que inicien el curso teórico de Comandante en el que promocionen.

A efecto de antigüedad en el escalafón de Primeros Pilotos, entre todos los futuros Primeros Pilotos que acudan a una misma promoción, se respetará el orden de antigüedad técnica que ya tuvieran en el escalafón de Segundos Pilotos.

Para los Pilotos de alta experiencia provenientes de otras compañías que ingresen directamente en la categoría de Primer Piloto y posean la habilitación de tipo del avión que van a volar en Futura, se contará el tiempo de antigüedad técnica desde la fecha en que inicien el curso teórico de adaptación a la Compañía.

Para los Pilotos de alta experiencia provenientes de otras compañías que no posean la habilitación de tipo del avión que van a volar en Futura, se contará el tiempo de antigüedad técnica desde la fecha en que inicien el primero de los cursos teóricos de habilitación de tipo o de adaptación a la Compañía.

Para los Pilotos, la antigüedad técnica en su categoría será la de la firma del contrato de trabajo, una vez obtenida la habilitación de tipo o de adaptación a la Compañía.

En caso de que los Pilotos estén adscritos a un mismo curso, la antigüedad técnica será la de la firma del contrato de trabajo por parte del Piloto del curso que sea contratado en primer lugar por la Empresa, una vez obtenida la habilitación de tipo o de adaptación a la Compañía.

Para los Pilotos que en el momento del ingreso posean la habilitación de tipo del avión que van a volar en Futura, la antigüedad técnica en su categoría será la computada desde la fecha de inicio del curso teórico de

adaptación a la Compañía. En el supuesto de coincidencia de fechas, el orden de antigüedad técnica quedará establecido con arreglo a la experiencia de vuelo previa.

Artículo 31. *Tabla de valoración de la experiencia de vuelo.*

Para la valoración de la experiencia de vuelo de un Tripulante se agruparán las horas de vuelo realizadas por dicho Tripulante en cuatro tipos distintos, según el avión en el que hayan sido realizadas dichas horas, y a cada tipo le corresponderá un factor según la tabla siguiente:

- Avión reactor de 40 plazas o más: 10 puntos.
- Avión reactor de menos de 40 plazas: 5 puntos.
- Avión de hélice de más de 14.000 Kgs. (MTOW): 1 punto.
- Avión de hélice de menos de 14.000 Kgs (MTOW): 0.2 puntos.

Las horas de cada tipo se multiplicarán por el factor correspondiente y los puntos resultantes se sumarán para obtener la puntuación final que reflejará la experiencia de cada Tripulante.

Artículo 32. *Escalafón técnico.*

La Compañía confeccionará como D.A.C. y entregará anualmente el escalafón técnico de los Tripulantes, cerrado a 31 de diciembre, ordenando a estos por categorías.

En el escalafón técnico deberán figurar los datos contenidos en la siguiente relación:

- 1.º Número de orden de antigüedad técnica.
- 2.º Nombre y apellidos.
- 3.º Tiempo de antigüedad técnica.

Artículo 33. *Publicación de los escalafones administrativo y técnico.*

Durante el mes de enero de cada año la empresa publicará los escalafones administrativo y técnico, cerrados a 31 de diciembre del año anterior.

Durante los meses de febrero y marzo siguientes los tripulantes podrán presentar sus reclamaciones por escrito a la Empresa.

Tan pronto como cuente con las reclamaciones, la Empresa las comunicará a los pilotos afectados y a las secciones sindicales, y estas podrán emitir un informe al respecto.

Ante cualquier reclamación relacionada con el escalafón técnico, será imprescindible el informe previo a su resolución de la comisión paritaria.

La Empresa dará a conocer a todos los Tripulantes Técnicos, antes de acabar el mes de abril, su resolución sobre las citadas reclamaciones, y entregará los nuevos escalafones corregidos a todos los pilotos, en caso de que efectivamente haya sido necesario corregir en cualquier aspecto los entregados en el mes de enero.

Finalizado este trámite los Tripulantes Técnicos afectados podrán acudir a la jurisdicción social si así lo consideran conveniente.

CAPÍTULO III

Ingreso, promoción y progresión

Artículo 34. *Ingreso.*

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

Tanto las pruebas de ingreso como los requisitos de titulación y experiencia serán publicadas como D.A.C.

Por seguridad en vuelo, todo piloto que ingrese en la Compañía deberá demostrar su conocimiento de los idiomas español e inglés, tanto hablado como escrito.

A las pruebas de ingreso podrá asistir un piloto por cada una de las secciones sindicales con representación en la Empresa, los cuales estarán presentes como observadores en todo el proceso selectivo, y tendrán acceso a los resultados de las correcciones y calificaciones de las pruebas realizadas en la selección de los nuevos pilotos.

El ingreso en la Empresa como Piloto, fuera cual fuese la causa o el procedimiento del mismo se llevará a cabo en el último nivel retributivo de la categoría de Segundo Piloto, salvo lo establecido en el artículo siguiente de este capítulo sobre el ingreso de Pilotos de alta experiencia y lo establecido en el artículo 150 y 151 sobre niveles retributivos.

Artículo 35. Ingreso de pilotos de alta experiencia para desempeñar la función de comandante.

Excepcionalmente, a instancias de la Compañía, debidamente razonadas las necesidades de la Empresa y conocida la aptitud técnica de los pilotos aspirantes a ingresar en Futura, se podrán contratar pilotos de alta experiencia para desempeñar la función de Comandante en la base y en el nivel económico que la Empresa considere oportuno. Para ello, la Compañía deberá informar obligatoriamente a la Representación de los Pilotos de las circunstancias citadas, y ésta emitirá un informe preceptivo vinculante.

La Compañía establecerá y publicará como D.A.C los requisitos necesarios para la contratación de Pilotos de alta experiencia para desempeñar la función de Comandante.

Los Pilotos contratados para desempeñar la función de Comandante deberán haber realizado, al menos, el número de horas totales que se exigen en la Compañía para la promoción a la función de Comandante, y el 150% del número de horas que se exigen en avión del mismo tipo que aquel en el que va ejercer dicha función, o en avión reactor de 40 plazas o más.

Artículo 36. Preferencia para el ingreso.

La Empresa seleccionará a los aspirantes que participarán en los exámenes de ingreso según la adecuación de sus currículos a las directrices impuestas para cada convocatoria por la Dirección de la Compañía.

El Departamento de Instrucción determinará, y publicará como D.A.C., los criterios a seguir en las pruebas técnicas, el sistema de puntuación de las mismas y su nivel mínimo.

El personal de la Compañía perteneciente a otro grupo profesional tendrá preferencia para ocupar las plazas vacantes que haya en la plantilla de Tripulantes Técnicos, siempre que no tuviesen en su expediente nota desfavorable, sometándose a las mismas pruebas y requisitos que se exijan al personal externo.

Hay que entender que tanto los aspirantes pertenecientes a otros grupos profesionales de Futura como los aspirantes ajenos a Futura, deben superar los mínimos exigidos previamente por la Compañía en cada uno de los exámenes o pruebas establecidas.

Una vez realizadas todas las pruebas se eliminará a los aspirantes que no hayan superado el nivel mínimo de alguna de las pruebas y se calificará al resto con una puntuación de cero a diez, resultado del cómputo de las puntuaciones de las pruebas realizadas y de la suma de la bonificación de un punto a aquellos aspirantes, si los hubiera, que pertenezcan a otros grupos profesionales de Futura.

Artículo 37. Promoción por cambio de función.

La Compañía establecerá los requisitos necesarios para poder efectuar las evaluaciones, cursos y pruebas previas a la suelta de comandante, así como el programa y contenido de estas evaluaciones, cursos y pruebas.

Los requisitos serán publicados como D.A.C. y no podrán ser cambiados en los tres meses previos a la iniciación de la promoción.

La opción para efectuar las evaluaciones, cursos y pruebas que se determinen, previos a la suelta de Comandante, se dará por riguroso orden de antigüedad técnica en la fecha de la convocatoria entre los copilotos que reúnan los requisitos determinados por la Compañía.

Los simuladores ordinarios de refresco y el comportamiento profesional en flota de los Copilotos afectados serán tenidos en cuenta a los efectos de capacitación.

En caso de no pasar satisfactoriamente alguna de las pruebas del proceso de promoción de las que sean consideradas eliminatorias, la Compañía dará una segunda oportunidad en un plazo razonable no superior a dos meses. El plazo se computará desde la fecha de la prueba no superada.

En el caso de no superar el entrenamiento en base con el inspector de la D.G.A.C. o con un T.R.E. debidamente autorizado, la Compañía solicitará a ésta y programará la realización de un nuevo entrenamiento en base en el plazo de treinta días.

Si finalizado el período de instrucción en línea (restricción de horas) no se le considera apto, el Departamento de Instrucción junto con los examinadores considerarán ampliar el período o aplicarle el párrafo siguiente.

Si finalmente el Tripulante no pasase satisfactoriamente el examen teórico, el simulador, el entrenamiento en base, o el período de instrucción en línea, quedará en suspenso su promoción durante un período de 12 meses, transcurridos los cuales, si hubiese vacante, tendrá derecho a optar a ella de acuerdo a los requisitos establecidos en aquel momento y según el criterio de antigüedad descrito en este artículo. Si en la segunda oportunidad también fuese declarado no apto en alguna de las pruebas citadas anteriormente, dicho piloto no podrá optar a una nueva oportunidad de promoción hasta transcurridos 24 meses; si también en dicha ocasión fuese declarado no apto deberán transcurrir otros 36 meses entre

la tercera y las siguientes convocatorias. La Compañía comunicará al Tripulante el resultado de la prueba de promoción.

A las evaluaciones, cursos y pruebas correspondientes acudirá un número de copilotos igual al de plazas de Comandante convocadas por la Compañía, más un piloto de reserva por cada cinco plazas o fracción de quinteto.

En el supuesto de que el suplente no promoció a Primer Piloto, continuará en la categoría de Segundo Piloto y, a los efectos de nueva promoción, estará al turno que por antigüedad técnica le corresponda, sin que en ningún caso pueda adelantarse a los que le preceden en el escalafón.

En el caso de tener que realizar el Tripulante la prueba de vuelo relativa a la obtención del Título de Transporte de Líneas Aéreas, la Compañía dispondrá los medios oportunos para llevarla a cabo, a la vez que correrá con los gastos y trámites necesarios para la obtención por parte del Tripulante del citado título y licencia correspondiente. Si el Tripulante causara baja voluntaria en la Empresa dentro del plazo de un año desde la fecha de expedición de la licencia vendrá obligado a sufragar los costes de obtención de dicho título.

Artículo 38. Progresión.

Se entenderá por progresión el paso, de un Piloto, de un tipo de avión a otro diferente, en el caso de que la Compañía tuviera dos o más tipos de aviones diferentes encuadrados en flotas distintas.

Dicha progresión se realizará de acuerdo al escalafón técnico de pilotos y siguiendo el orden de antigüedad reflejado en dicho escalafón.

Las condiciones para la progresión de los pilotos serán negociadas con la Representación de los Pilotos de acuerdo con el artículo 18, publicadas posteriormente como D.A.C. y enviadas a los Tripulantes y a la Representación de los Pilotos, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su aplicación.

A todos los efectos dichas condiciones se ajustarán a las normas del presente Convenio.

Para garantizar la plena operatividad de la Compañía, en caso de que se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, el Responsable de Operaciones Vuelo y el Responsable de Instrucción, y un número suficiente de TRI's y de TRE's para iniciar la operación tendrán carácter preferente al escalafón técnico en la progresión y en los cursos de progresión, aplicándose a continuación el párrafo segundo del presente artículo.

Artículo 39. Renuncia a la promoción o progresión.

Los Tripulantes Técnicos podrán renunciar, voluntariamente y por escrito, a promocionar o a progresar. En este supuesto, deberán continuar desempeñando la función de copiloto o manteniéndose en su flota, respectivamente, al menos seis meses desde la fecha en que tenga efecto la promoción o progresión a la que hubieren renunciado.

CAPÍTULO IV

De lo laboral

Artículo 40. Designación de cargos.

En el caso de que se asignen por la empresa los cargos de confianza que a continuación se relacionan, la asignación se efectuará entre los Pilotos que estén contratados como fijos en plantilla y que cuenten con una antigüedad administrativa mínima de dos años:

Responsable de Operaciones Vuelo.
Responsable de Instrucción.
Responsable de Operaciones Tierra.
Responsable del Gabinete de Seguridad.
T.R.E. (Type Rating Examiner).
T.R.I. (Type Rating Instructor).
S.F.E. (Synthetic Flight Examiner).
S.F.I. (Synthetic Flight Instructor).

El mismo criterio se seguirá con los cargos que en el futuro la Compañía cree, directamente relacionados con la actividad de navegación aérea.

Artículo 41. Período de prueba.

Se podrá establecer un período de prueba que oscilará entre quince días y seis meses a libre elección de la Compañía, y que deberá constar por escrito en el contrato.

Durante el período de prueba, la Compañía y el tripulante podrán resolver la relación laboral sin necesidad de preaviso ni indemnización alguna, salvo la establecida en el párrafo 1.º del artículo siguiente.

Superado el periodo de prueba, pasarán a la plantilla reconociéndose en ese momento a todos los efectos la antigüedad administrativa de acuerdo a lo establecido en el artículo 28.

Artículo 42. *Cese voluntario.*

Servidumbre por curso: De acuerdo con lo establecido en el Artículo 21.4 del Estatuto de los Trabajadores en el caso de que el trabajador resolviese por voluntad propia su relación laboral con Futura International Airways, S.A. dentro del plazo de dos años de trabajo efectivo contado a partir de su suelta en flota sin ninguna limitación, una vez terminado el curso de habilitación de tipo realizado con cargo a la Empresa, vendrá obligado a abonar a Futura International Airways, S.A. una indemnización equivalente al costo del curso que a la firma del presente Convenio se establece en 36.000 € que se irán actualizando conforme al IPC real.

Si durante el período de prueba establecido en el contrato de trabajo, el Tripulante cesara voluntariamente en la Empresa o bien abandonara el curso de instrucción facilitado por la Empresa o fuere despedido por sentencia que declarase la procedencia del despido, el trabajador se compromete y obliga a abonar a Futura la cantidad de 36.000.-€ como coste del curso. Una vez superado el período de prueba se estará a lo establecido en el primer párrafo del presente artículo.

Preaviso: El Tripulante Técnico que desee dimitir y causar baja voluntaria en la Compañía, una vez superado y transcurrido el período de prueba que se le hubiera determinado en su contrato, se obliga a preavisar a la Compañía de tal decisión, con una antelación mínima de 90 ó 45 días a la fecha de su baja efectiva en la empresa, según coincida respectivamente esta última fecha durante el periodo comprendido entre el 1 de Abril y 30 de septiembre o 1 de octubre y 31 de marzo, al objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible.

En el caso de que dicho Tripulante Técnico no observara el plazo de preaviso antes expuesto, la Compañía podrá exigirle el pago de un día de salario por cada día de preaviso no observado, pago compensable en todo caso con las sumas pendientes de cobro que en el momento del cese acredite el Tripulante.

Artículo 43. *Adjudicación y cambio de base principal.*

Las Bases actuales de la Compañía son las de Mallorca, Tenerife, Gran Canaria y Málaga.

Los Tripulantes podrán ser contratados en una sola de las bases actuales o de las bases que la Compañía abra en el futuro.

La Compañía contratará inicialmente a los Tripulantes en la base que desee, siempre que, previamente, haya ofertado las vacantes disponibles a todos los Tripulantes de Futura según lo establecido en el párrafo siguiente, a excepción de lo establecido en el artículo 35 del Convenio Colectivo sobre procedimiento de contratación de Pilotos de alta experiencia.

En el caso de que la Compañía decida abrir una nueva base o adjudicar plazas en alguna de las bases existentes, llevará a cabo un concurso de cambio de base principal, ofertando a todos los Tripulantes las plazas disponibles. Tendrán prioridad para el cambio de base principal los Pilotos solicitantes que ostenten mayor antigüedad administrativa.

El Tripulante que promocione a la función de Comandante permanecerá en su base principal, no pudiendo la Compañía condicionar la promoción a un cambio de base.

Artículo 44. *Pilotos en plantilla.*

Dada la gran especialización necesaria para el desempeño de las funciones de pilotaje de las aeronaves de líneas aéreas y siendo el desempeño habitual de las mismas, es decir, la experiencia reciente, un parámetro fundamental para la seguridad en vuelo, la Compañía se compromete, salvo acuerdo en contra con la Representación de los Pilotos, y sin perjuicio de que se garantice por otros medios la seguridad en vuelo, a que el número máximo de Pilotos con contrato fijo discontinuo o contrato eventual en la plantilla de Primeros Pilotos no sobrepase el 20% del número total de los Pilotos en esta categoría, y el número máximo de Pilotos con contrato fijo discontinuo o contrato eventual en la plantilla de Segundos Pilotos no sobrepase el 20% del número total de Pilotos en esta categoría. Siendo de este modo al menos el 80% de los Tripulantes Técnicos de cada categoría trabajadores con contratos fijos a tiempo completo.

Siempre que, en una determinada categoría, haya Pilotos con contrato eventual o fijo discontinuo, los pilotos de nueva contratación en dicha categoría serán contratados también como eventuales o fijos discontinuos; pasando a ser fijos a tiempo completo aquellos pilotos que, por orden de antigüedad, de acuerdo con lo mencionado en el párrafo anterior, vayan sobrepasando el cupo máximo del 20% en la citada categoría.

Artículo 45. *Pérdida de capacidad.*

En el supuesto de que un Piloto pierda la capacidad para el desempeño de su labor, bien por retirada de licencia por causas médicas, o bien por pérdida objetiva de la capacidad para ejercer como tal, sobrevinida con posterioridad a su ingreso y en cualquier tiempo durante el contrato, salvo los supuestos de Incapacidad Temporal o Incapacidad Permanente Absoluta, la Compañía, atendidas las vacantes de la plantilla, le asignará otro puesto de trabajo dentro de las funciones y cargos relacionados en el artículo 40 o similares, conservando las retribuciones fijas, salvo la prima de responsabilidad. Dicho puesto de trabajo podrá estar ubicado en cualquiera de las bases que tiene la Compañía según la disponibilidad existente. La duración máxima de este régimen transitorio será de tres años desde el reconocimiento de la Incapacidad Permanente para la profesión habitual. A la finalización de dicho período, causará baja en la empresa sin que proceda indemnización alguna, salvo que por acuerdo entre las partes se pacte la continuidad en la empresa en el nuevo puesto y con el salario inherente a dicho puesto.

Cuando un Comandante pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje, permanecerá en la plantilla de Primeros Pilotos manteniendo los mismos criterios retributivos a excepción de la prima de responsabilidad. En este caso, le será aplicable el presente Convenio Colectivo.

Artículo 46. *Regulación de empleo.*

Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera aprobada por la autoridad laboral competente y no afectara a la totalidad de la plantilla, se designará a los trabajadores objeto de Regulación de acuerdo con el siguiente orden:

Primero los trabajadores que voluntariamente se adscriban a la regulación de empleo, ordenados de mayor a menor antigüedad administrativa.

A continuación el resto de los trabajadores ordenados de menor a mayor antigüedad administrativa hasta completar el número de los regulados.

No podrán contratarse pilotos hasta tanto la Compañía haya ofertado las plazas vacantes a los pilotos que hubieran causado baja como consecuencia de un expediente de regulación de plantilla. Esta preferencia estará vigente durante el período de tres años.

Sin perjuicio de lo anterior, en el supuesto de que la compañía Futura llevara a cabo dicha regulación de empleo, suspensión o resolución de contratos, ésta se compromete expresamente a analizar con la Representación de los Pilotos los aspectos que les afecten en relación a la regulación de empleo.

CAPÍTULO V

Situación laboral de los Pilotos

Artículo 47. *Clasificación De Situaciones.*

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

- Activo.
- Comisión de servicio.
- Licencia retribuida.
- Licencia no retribuida.
- Licencia invernal.
- Excedencia voluntaria.
- Excedencia forzosa.
- Suspensión de actividad.
- Incapacidad Temporal.
- Pérdida de capacidad técnica.

Artículo 48. *Piloto en activo.*

Son los Pilotos que desempeñan las funciones propias de la categoría y función para la que han sido contratados, al servicio de la Compañía.

A estos efectos se consideran en esta situación los que ejercen actividad aérea en su categoría y función o a los que, transitoria o simultáneamente con su actividad de vuelo, efectúan labores de instrucción, tanto en tierra como en vuelo. También se consideran en esta situación a los que se encuentran en comisión de servicio de acuerdo al artículo 49.

Artículo 49. *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 puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones o conferencias profe-

sionales, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centros de la Compañía o de otras empresas y cualquier otra actividad similar, siempre que para ello sea requerido por la Compañía.

También se encuentran en esta situación aquellos Pilotos que por razón de su cargo representativo, conforme a lo contemplado en este sentido, en el ámbito del presente convenio, sean formalmente requeridos por la Compañía para cumplir obligaciones inherentes a tal cargo.

Cuando la comisión de servicio encomendada a un Tripulante, no incluido en la relación de cargos de la Compañía descrita en el artículo 40, suponga el cese temporal de sus actividades de vuelo se le retribuirá con arreglo a la media de la flota.

Artículo 50. *Licencia retribuida.*

Los Pilotos tendrán derecho a licencia retribuida cuando lo soliciten, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

- 1.º Quince días naturales en caso de matrimonio.
- 2.º Tres días en los casos de nacimiento de hijo. A petición del Piloto, se podrán adicionar dos días libres de los que tenga pendientes durante el mes.
- 3.º Tres días en el caso de enfermedad grave de familiar hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando, por tal motivo, haya que efectuar un desplazamiento al efecto, el plazo será de cinco días.
- 4.º Tres días por 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 cinco días. A petición del Piloto, se podrán adicionar dos días libres de los que tenga pendientes durante el mes.
- 5.º Dos días por traslado del domicilio habitual.
- 6.º Por el tiempo indispensable, para el cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público o personal.
- 7.º Por el tiempo indispensable para concurrir a exámenes.
- 8.º Dos días naturales por razón de boda de padres, hijos y hermanos, ampliable a cuatro si fuera en distinto lugar de aquel en el que reside habitualmente el trabajador.

Los días citados se entenderán siempre naturales y coincidentes con la causa que lo justifica. En todos los casos de concesión de licencia retribuida, los Pilotos lo deberán comunicar con la máxima antelación a la Compañía, reservándose ésta el derecho de exigir los justificantes que acrediten las circunstancias alegadas para la obtención de tales licencias.

Artículo 51. *Licencia no retribuida.*

Anualmente los Pilotos podrán disfrutar de un permiso sin sueldo por un plazo de entre quince y ochenta y cinco días ininterrumpidos por asuntos particulares.

La concesión de dicho permiso sin sueldo durante los meses de julio, agosto, septiembre y el período del 20 de diciembre al 10 de enero, ambos inclusive, será discrecional para la Compañía, salvo casos excepcionales a valorar por la Representación de los Pilotos.

La Compañía vendrá obligada, previa solicitud del Tripulante, a conceder una licencia no retribuida por cada cuarenta o fracción dentro de cada flota y categoría. Siempre que las necesidades del servicio así lo permitan, podrá incrementar el mencionado número de concesiones.

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.

Durante el tiempo que dure la licencia serán a cargo de la Compañía los gastos de seguros sociales y otros seguros contratados para el colectivo del Pilotos, según lo establecido en el artículo 136.

Para adaptar la concesión de tales licencias a la programación de vuelos tal petición deberá obrar en poder de la Compañía con al menos cuarenta y cinco días de antelación al inicio de su disfrute.

Las vacaciones tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Artículo 52. *Licencia invernal.*

Anualmente, entre el 1 de noviembre y 15 días antes de Viernes Santo, los Pilotos tendrán derecho a solicitar para asuntos particulares la licencia invernal por un plazo de tiempo comprendido entre 30 y 85 días.

La Compañía concederá la licencia a su criterio.

Durante el período en que un Piloto esté en régimen de licencia invernal, no podrá llevar a cabo ninguna actividad de vuelo remunerada.

El límite máximo de concesión de licencias invernales, en cuanto al número de Pilotos que puedan disfrutar simultáneamente de esta licencia, se determinará por la Compañía.

Durante el período de licencia invernal serán a cargo de la Compañía los gastos de Seguridad Social y otros seguros abonados al colectivo de Pilotos y contemplados en el artículo 136 La Compañía fijará periódica-

mente el importe económico que percibirán mensualmente los tripulantes que disfruten de dicha licencia, y que se incorporará como D.A.C.

Para evitar alteraciones en la programación de vuelos, la petición de licencia invernal deberá presentarse con una antelación mínima de 15 días con respecto a la fecha en que se desee comenzar la licencia.

En el supuesto de que, para un determinado período de tiempo, concurran más solicitudes de licencias invernales que las ofertadas por la Compañía, se les concederán las licencias a los que menos veces las hubieran disfrutado en cada categoría, en caso de igualdad se les concederán a los que menos tiempo las hubieran disfrutado y en caso de persistir la igualdad a los de mayor antigüedad administrativa.

El disfrute de este tipo de licencia conlleva la obligación por parte del Piloto de someterse a los entrenamientos y a las revisiones médicas que deban efectuarse durante el período de disfrute de la licencia. Así mismo, el disfrute de estas licencias podrá ser interrumpido en caso de que el Piloto deba comenzar un período de instrucción por promoción o progresión. Si el Piloto no aceptara interrumpir por esta causa la licencia invernal perderá los derechos que tuviera de cara a la promoción o progresión.

El Piloto designará un domicilio y teléfono de localización.

Artículo 53. *Excedencia voluntaria.*

La excedencia voluntaria es la que se concede por motivos particulares del trabajador. Dado el prolongado tiempo de formación que requiere la especial cualificación técnica de un Piloto, para la concesión de la excedencia voluntaria será necesario que el trabajador tenga en la empresa una antigüedad administrativa mínima de dos años.

No existirá para la Empresa obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada cuando existiera en tal situación un número superior al cinco por ciento por cada categoría dentro de cada flota. La petición de excedencia será resuelta por la Empresa en el plazo máximo de 90 ó 45 días a contar desde la presentación de la solicitud, según coincida respectivamente esta última fecha durante el período comprendido entre el 1 de Abril y 30 de septiembre ó 1 de octubre y 31 de marzo, todo ello con objeto de permitir la necesaria programación de su sustitución con el menor quebranto posible.

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

La excedencia voluntaria se concederá por plazo no inferior a seis meses, ni superior a cinco años.

El Tripulante al reincorporarse tendrá derecho a las percepciones económicas que correspondan al nivel y a la categoría que tenía en el momento de comenzar la excedencia, actualizadas de acuerdo a las tablas salariales en vigor en la fecha de su reincorporación.

Al reincorporarse, su número de orden en los escalafones técnico y administrativo vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su categoría y en la Empresa respectivamente. Se incorporará en la base dónde exista vacante.

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 dos años desde su reingreso, salvo pacto en contrario.

El Piloto podrá obtener la reincorporación en la Compañía, siempre que exista vacante, en alguna base, antes de finalizar el período completo de excedencia, si lo solicita por escrito con una antelación mínima de sesenta días. La reincorporación a la Compañía se podrá solicitar por una sola vez.

La Compañía asumirá los costes derivados de la renovación de su licencia y habilitación de acuerdo con la normativa de Aviación Civil.

En relación a los costes que la Empresa deba satisfacer por la renovación de la licencia y habilitación, se estará a lo establecido en el art. 42 para los Pilotos de nuevo ingreso.

Artículo 54. *Excedencia forzosa.*

Darán lugar a la situación de excedencia forzosa los casos previstos por la ley (Estatuto de los Trabajadores, Artículo 46).

Al personal en situación de excedencia forzosa se le reservará su puesto de trabajo y se le computará a los efectos de antigüedad todo el tiempo de duración de ésta y no tendrá derecho durante tal período al recibo de retribución alguna.

La incorporación de los excedentes forzosos a su puesto de trabajo deberá tener lugar en el plazo de treinta días como máximo, desde que desaparecieron las causas que motivaron el pase a dicha situación, salvo cuando ésta fuera establecida por servicio militar o civil sustitutorio, en el que el plazo será de dos meses.

Los excedentes forzosos que al cesar en tal situación no se reintegrasen a su puesto de trabajo en los plazos establecidos causarán baja definitiva en la empresa, sin derecho a indemnización alguna.

Artículo 55. *Suspensión de actividad.*

Es la situación en la que puede encontrarse un Piloto cuando, por haber iniciado un expediente la autoridad judicial, la autoridad gubernativa o la propia 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 cualquiera de los expedientes indicados en el párrafo anterior, estén cumpliendo la sanción principal o accesoria de suspensión temporal de su actividad de vuelo.

En el supuesto de que los expedientes antes citados fuesen sobreesidos o la suspensión de actividad fuera consecuencia de un error de la Empresa, se garantizará a los tripulantes afectados las condiciones económicas derivadas de la media de su flota para los meses afectados.

Artículo 56. *Incapacidad Temporal.*

Se considera en esta situación, según lo define el artículo 128 de la Ley General de la Seguridad Social, el Tripulante que esté impedido para el trabajo debido a enfermedad común o profesional y a accidente, sea o no de trabajo, mientras reciba asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Tendrán también la consideración de situación determinante de Incapacidad Temporal, según el citado artículo, los períodos de observación por enfermedad profesional en los que se prescriba la baja en el trabajo durante los mismos, debiendo obtener el Tripulante el pertinente parte de baja laboral para su entrega a la Compañía.

A efectos de antigüedad administrativa y técnica, se considerará que permanecen en activo los Pilotos en Incapacidad Temporal.

Artículo 57. *Pérdida de capacidad técnica.*

Se considerará en esta situación aquellos Pilotos que hayan perdido, de manera permanente, su capacidad para el manejo de la aeronave de acuerdo a lo establecido en el párrafo 1.º del artículo 45 de este Convenio.

CAPÍTULO VI

Lugar de prestación del servicio

Artículo 58. *Base.*

El lugar donde un Piloto se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el contrato de trabajo, o bien en situaciones de destacamento, residencia o destino.

Cada base tendrá un solo aeropuerto de firma.

Artículo 59. *Base principal.*

Es aquella que figura en el contrato de trabajo del Piloto como su centro de trabajo y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

Los aeropuertos de firma correspondientes a las bases principales serán los siguientes:

Mallorca-Son San Joan.
Tenerife-Reina Sofía.
Gran Canaria-Gando.
Málaga-Agripina.

La Compañía podrá cambiar los aeropuertos de firma, atendiendo al contenido del segundo párrafo del artículo 58.

Artículo 60. *Base operativa.*

Es aquella que constituye temporalmente la base de un Tripulante en régimen de destacamento, residencia o destino.

Artículo 61. *Cambio de base principal a base operativa.*

Se producirá cambio de base principal a base operativa siempre que se cumplan las normas contenidas en los artículos siguientes de este capítulo sobre destacamento, residencia y destino.

Artículo 62. *Desplazamiento y traslado.*

Desplazamiento es el tiempo durante el cual el Piloto se encuentra fuera de su base principal temporalmente o en régimen de permanencia por necesidades del servicio.

Traslado es aquel desplazamiento que requiere cambio de residencia.

Artículo 63. *Destacamento.*

El tiempo durante el cual un Piloto se encuentra desplazado fuera de su base principal, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, con una duración superior a nueve días e inferior a siete meses.

Artículo 64. *Residencia.*

El tiempo durante el cual un Piloto se encuentra desplazado fuera de su base principal, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, con una duración no inferior a siete meses ni superior a dos años, considerándose traslado a efectos económicos.

Artículo 65. *Destino.*

El tiempo durante el cual un Piloto se encuentra desplazado fuera de su base principal, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, con una duración superior a dos años e inferior a tres, considerándose traslado a efectos económicos.

Artículo 66. *Normas destacamento, residencia y destino.*

1. Normas generales: Todo Piloto podrá efectuar destacamento, residencia o destino sea de forma voluntaria o forzosa de acuerdo con las necesidades del servicio justificadas por la Compañía a la Representación de los Pilotos.

2. Desplazamientos voluntarios: Puntuación para los desplazamientos voluntarios:

Sólo se aplicará puntuación al destacamento, residencia o destino asignados con carácter voluntario y con arreglo al siguiente baremo:

Destacamento: 1 punto por mes.
Residencia: 0,85 punto por mes.
Destino: 0,85 punto por mes.

El valor total de la puntuación vendrá dado por el producto del tiempo permanecido en la situación que corresponda por el coeficiente asignado a la misma.

Al Piloto que vaya voluntariamente destacado se le sumarán a la puntuación obtenida en el párrafo anterior, dos puntos por cada vez que permanezca en esta situación.

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

Las puntuaciones totales aparecerán publicadas como DAC en el mes de enero de cada año. Los Pilotos de nuevo ingreso adquirirán como puntuación inicial la del Piloto que la tenga más alta.

La Compañía se reunirá con la Representación de los Pilotos, cuando se prevea la posibilidad de que se realice un desplazamiento, para encontrar el sistema más eficaz de asignación de los Pilotos a las bases operativas por medio de destacamentos residencias o destinos voluntarios. Una vez acordadas bilateralmente las condiciones de los mismos, podrán optar a ellos todos los Pilotos, teniendo prioridad aquellos de menor puntuación según el baremo referido en este artículo. En el caso de que dos Pilotos tuvieran el mismo número de puntos tendrá prioridad el de mayor antigüedad administrativa.

En caso de desplazamiento voluntario se estará a lo ofertado por la Compañía y aceptado por el Piloto.

3. Desplazamientos forzosos: 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.

La Compañía asignará dichos desplazamientos por orden de menor a mayor antigüedad administrativa entre los Pilotos de cada categoría que tengan el número menor de meses de desplazamientos forzosos. Por lo tanto, cuando un Piloto haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan rotado los demás Pilotos.

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

La Compañía publicará como DAC en el mes de enero de cada año una relación de Pilotos con indicación del número de meses de destacamentos, residencias o destinos, realizados con carácter forzoso.

Los Pilotos que cambien de categoría mantendrán el número de destacamentos residencias o destinos que tenía en su anterior categoría. Los Pilotos de nuevo ingreso entrarán en la lista de forzosos con el número de destacamentos residencias o destinos realizados con carácter forzoso por el Piloto que cuente con menos.

Artículo 67. *Publicación, petición y asignación de desplazamientos.*

Publicación: La Compañía comunicará por escrito y hará llegar a todos los Pilotos personalmente, con la mayor antelación posible y como mínimo una semana antes del preaviso que corresponda, los requisitos de solicitud y las condiciones laborales y económicas.

Petición: Los Pilotos que lo soliciten voluntariamente, harán llegar su petición a la Compañía como mínimo cinco días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

Asignación: Los desplazamientos forzosos y voluntarios tendrán prioridad sobre las vacaciones solicitadas fuera de los plazos de petición y asignación que marcan los artículos 100 y 101 referentes a dicho tema en el Convenio.

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

- Destacamento de 9 días hasta 1 mes: 1 semana.
- Destacamento de más de 1 mes hasta 7 meses: 3 semanas.
- Residencia de más de 7 meses hasta 2 años: 4 semanas.
- Destino de más de 2 años hasta 3 años: 6 semanas.

Artículo 68. *Condiciones sociolaborales de los desplazamientos.*

Para los destacamentos superiores a un mes de duración, residencias y destinos, todos ellos forzosos, se dispondrá de 3, 4 y 7 días libres adicionales respectivamente para organizar los preparativos del desplazamiento. Así mismo dispondrán los Tripulantes de 1, 2 y 4 días respectivamente al reincorporarse a su base principal una vez finalizado el desplazamiento.

Los días mencionados en el párrafo anterior serán los inmediatamente anteriores al día de iniciación del desplazamiento y los inmediatamente anteriores a la finalización del mismo respectivamente.

Para los desplazamientos forzosos superiores a dos meses la Compañía facilitará al Tripulante billete de ida y vuelta para él, su pareja e hijos, o un acompañante a su elección, para los viajes de comienzo y finalización del desplazamiento.

Los desplazamientos voluntarios no generaran derecho a disfrute de días libres adicionales, si bien se podrán acumular hasta un máximo de tres días libres pendientes antes del desplazamiento, y así mismo se podrán acumular los días libres correspondientes al mes de reincorporación, una vez finalizado el desplazamiento y hasta un máximo de 1,2, y 4 respectivamente.

Artículo 69. *Condiciones económicas de los desplazamientos forzosos.*

Se tendrá derecho a percibir las cantidades siguientes en concepto de gastos:

Dietas:

Desplazamientos hasta 9 días, la dieta completa que corresponda desde el primer día.

En destacamento de 9 a 30 días, la dieta completa que corresponda desde el primer día.

En destacamento de 31 días a 7 meses, el 50% de la dieta que corresponda desde el primer día.

En residencia de 7 meses a 2 años, el 42,5% de la dieta que corresponda desde el primer día.

En destino de 2 a 3 años, el 30% de la dieta que corresponda desde el primer día.

Alojamiento:

Si la duración de un destacamento con carácter forzoso es menor de treinta días, los gastos de alojamiento serán a cargo de la Empresa.

Si la duración de un destacamento con carácter forzoso es de treinta días o más, o en caso de residencia o destino, la Empresa abonará al Tripulante una compensación equivalente al 20 por 100 de su retribución fija mensual en caso de que no le facilite vivienda adecuada o acordada con la Representación de los Pilotos.

Gratificaciones:

En concepto de gratificación y de acuerdo con las necesidades, nivel de vida del lugar de desplazamiento, situación geográfica y socio-laboral del mismo, se podrá acordar entre la Compañía y la Representación de los Pilotos una compensación económica.

Gastos de traslado:

En concepto de traslado para los que así se haya considerado, se tendrá derecho a que la Compañía abone los gastos de traslado del piloto y su familia, previa justificación atendiéndose a la norma usual de su categoría.

Además de los gastos de traslado percibirá, por una sola vez, la cantidad equivalente a dos mensualidades de los haberes que le correspondan por su categoría.

CAPÍTULO VII

Programación de servicios, descansos y tiempo libre

SECCIÓN I. DEFINICIÓN DE LOS SERVICIOS

Artículo 70. *Etapas.*

Trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, realizado por remuneración.

Artículo 71. *Vuelo o 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 72. *Tiempo de vuelo.*

Es el tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza o con la ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que se detiene al finalizar el vuelo («tiempos entre calzos»).

Las limitaciones de tiempo de vuelo contenidas en el presente Convenio se refieren a este tiempo.

A efectos retributivos se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido o el «tiempo entre calzos», lo que sea mayor. No computará el «tiempo entre calzos» salvo que su mayor duración con relación al perfil de vuelo establecido venga determinada por razones aeroportuarias, tráfico aéreo, o causas meteorológicas.

Artículo 73. *Vuelo nocturno.*

Se consideran vuelos nocturnos todos aquellos que comprendan cuatro o más horas de actividad aérea nocturna, así como aquellos en los que toda su actividad esté comprendida en horario nocturno.

El número máximo de vuelos nocturnos consecutivos será de tres, salvo acuerdo entre Tripulante y Compañía.

Si al día siguiente de una serie de tres vuelos nocturnos consecutivos se programa un servicio de vuelo, éste tendrá que tener toda su actividad aérea en horario diurno, es decir entre las 08:00 h y las 21:00 h locales, salvo el pacto mencionado en el párrafo anterior.

Artículo 74. *Vuelo de prueba.*

Se considera vuelo de prueba el efectuado con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualquier componente del avión. Se realizará con la tripulación mínima más las personas con función especial a bordo designadas por la Dirección Técnica y la Dirección de Operaciones.

La Empresa nombrará a un número fijo de pilotos para la realización de estos vuelos. La lista de los pilotos de prueba deberá ser publicada como D.A.C.

El tiempo de vuelo, a efectos económicos, será contabilizado como el doble del tiempo realizado.

Artículo 75. *Vuelo Ferry.*

Se consideran Vuelos Ferry aquellos que se realizan con algún problema técnico y con la tripulación mínima a bordo y de acuerdo con las directrices de la casa constructora y la autorización de la Dirección de Operaciones de la Compañía y de la D.G.A.C.

Artículo 76. *Vuelos de simulador.*

El tiempo contado desde una hora antes de la iniciación de la sesión de simulador hasta media hora después de la finalización de ésta se considerará actividad aérea a todos los efectos.

La fase de simulador de los cursos de refresco incluirá tres sesiones anuales, espaciadas conforme a lo establecido en la normativa aplicable.

Artículo 77. *Vuelos de inspección.*

Los Tripulantes serán sometidos a las inspecciones de verificación de competencia establecidas por la Compañía de acuerdo con la legislación vigente. Para la realización de cualquier vuelo de inspección extraordinario, fuera del período de instrucción, será necesaria la comunicación

previa al Tripulante, con una antelación de 48 horas mediante cualquier medio.

En cada inspección o prueba de verificación de competencia, el inspector entregará el impreso de inspección para que sea leído y firmado por el piloto inspeccionado.

En el supuesto de que un Piloto sea calificado por debajo del mínimo requerido durante una inspección se le programará el entrenamiento necesario para su recuperación incluyéndose una sesión de simulador de 4 horas como piloto a los mandos, y si de nuevo fuese calificado por debajo del mínimo, el Departamento de Instrucción elaborará un programa de reentrenamiento teórico y práctico, similar al de habilitación de tipo inicial, seguido de una nueva inspección con un inspector distinto a aquél que le calificó anteriormente, en presencia de un inspector elegido por el Piloto. El resultado de las pruebas no se hará público hasta agotar el procedimiento establecido en este párrafo.

Cualquier Piloto tendrá derecho a solicitar su expediente profesional para su examen en presencia del Responsable de Instrucción, entendiéndose que los expedientes profesionales son de carácter reservado.

Artículo 78. *Vuelos cancelados después de la confirmación del servicio.*

Son aquellos vuelos que son cancelados después de la presentación de la Tripulación a la firma. En estos casos los Pilotos devengarán 1 hora de vuelo en su nivel correspondiente.

A efectos de actividad aérea se aplicará lo establecido en el artículo 103.

Artículo 79. *Transporte propio.*

Es el desplazamiento en el cual el Tripulante utiliza sus propios medios para trasladarse, dentro de su base principal, desde su domicilio hasta:

El Aeropuerto de firma.

Las instalaciones u oficinas de FUTURA.

El lugar designado por la Compañía para que tengan lugar los reconocimientos, cursos, prácticas o reuniones que ésta programe.

Es también transporte propio el viaje de regreso desde estos lugares a su domicilio, una vez terminadas las tareas para las que fue requerido.

Se entiende que los gastos producidos por este transporte son asumidos por el Tripulante y compensados mensualmente por el plus de transporte definido en el artículo 131 de este Convenio.

En el caso de que la Compañía aumente de manera significativa las distancias de transporte propio por traslado de sus instalaciones o de los lugares habituales de realización de las tareas asignadas, mencionados en el párrafo 1.º de este artículo, la Empresa y la Representación de Pilotos estudiarán y, en su caso, acordarán un aumento del Plus de Transporte para los Tripulantes de la base afectada que compense la variación de los costes del transporte propio.

Artículo 80. *Transporte de recogida.*

Es el traslado del Tripulante que se encuentra fuera de su base principal, realizado con medios contratados por la Compañía, medios puestos a disposición del Tripulante por cualquier organización u hotel, o en taxi abonado posteriormente por la Compañía, desde un lugar a otro, para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por ésta, siempre que la duración de este traslado no supere los 30 minutos.

En el caso de que la duración del transporte de recogida exceda de los citados 30 minutos, el traslado será considerado como un transporte en situación desde el primer minuto, salvo lo establecido en el párrafo tercero del artículo 81.

El transporte de recogida podrá ser sustituido por la entrega de un coche de alquiler pagado por la Empresa y puesto a disposición del Tripulante, siempre que los Tripulantes que vayan a efectuar el transporte de recogida con el coche de alquiler así lo acepten.

Durante los destacamentos, residencias o destinos de carácter voluntario, se aplicarán las condiciones acordadas entre el Tripulante afectado y la Empresa.

Artículo 81. *Transporte en situación.*

Es el traslado del Tripulante, con reserva de plaza en medios de transporte público terrestres, marítimos o aéreos, desde un lugar a otro para empezar, proseguir o terminar una tarea asignada por la Compañía.

También se entiende por transporte en situación el traslado del Tripulante en su base desde su domicilio hasta cualquier lugar distinto de los mencionados en el artículo 79 (Transporte propio), y aquellos transportes de recogida definidos en el artículo anterior y cuya duración excede de los 30 minutos.

En concreto, en la base de Tenerife, el traslado del Tripulante hasta o desde el aeropuerto de Tenerife Norte (que no es Aeropuerto de firma)

será considerado como un transporte en situación de una duración de 45 minutos.

Artículo 82. *Imaginaria.*

Situación durante la cual un Piloto permanece a disposición de la Compañía para que se le asigne un servicio de vuelo (bien sea directamente o con transporte en situación precedente o posterior) con una antelación mínima de dos horas con respecto a la hora de presentación.

La duración de la imaginaria será de un máximo de 24 horas, no comenzando antes de las 07:00 horas, ni terminando después de las 07:00 horas del día siguiente.

Al Tripulante no se le avisará para la realización de un vuelo antes de las 07:00 horas del día de inicio de la imaginaria, ni después de las 07:00 horas del día siguiente.

La hora de presentación para un servicio de vuelo asignado durante una imaginaria deberá estar comprendida entre las 09:00 horas del día de inicio de la imaginaria y las 09:00 horas del día siguiente.

En las imaginarias de menos de 24 horas se seguirá el mismo criterio expuesto en los párrafos anteriores de este artículo, en cuanto a que el período de imaginaria es aquél durante el cual el Tripulante puede ser avisado para la realización de un servicio de vuelo. La Compañía comunicará la hora de inicio y fin de la imaginaria y el Tripulante podrá ser avisado para la realización de un vuelo entre estas dos horas. La hora de la firma será al menos dos horas más tarde y nunca más de dos horas después de la hora de finalización de la imaginaria.

Un período de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo, ni sin haber completado el período de descanso de la actividad anterior. Antes y después de una imaginaria habrá un período mínimo de descanso de diez horas y media.

En lo relativo a la retribución de la imaginaria se estará a lo dispuesto en el artículo 142 del Capítulo de Retribuciones.

Artículo 83. *Incidencias.*

Es la situación durante la cual un piloto permanece a disposición de la Compañía para que le sean asignados servicios de vuelo, transportes en situación y otros de carácter análogo con una antelación mínima de tres horas.

La Compañía se reserva el derecho de hacer uso, o no, de dicha situación.

La situación de incidencias se programará por un período de tiempo superior al definido como imaginaria, pero nunca por un período de tiempo mayor de siete días.

Una situación de incidencias no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo, ni sin haber completado el período de descanso correspondiente a la actividad anterior. Después de una situación de Incidencias habrá un período mínimo de descanso de diez horas y media.

Cuando a un Piloto en situación de incidencias se le asigne un servicio o serie de ellos sin regreso a la base, se le notificará la duración de la ausencia prevista.

El número total de días al año en situación de incidencias será repartido equitativamente entre todos los Pilotos de una misma categoría.

En lo referente a la retribución de la situación de incidencias se estará a lo dispuesto en el Artículo 143 del Capítulo de Retribuciones.

A efectos de aviso, presentación, inicio, y finalización se seguirán los criterios establecidos para las imaginarias con la salvedad de que las referencias que el servicio de imaginaria estipula en dos horas, se entenderá, para las incidencias, de tres horas.

Una vez iniciada una situación de incidencias, la duración de la misma, para el Tripulante afectado, deberá ser respetada.

Artículo 84. *Día Franco de Servicio.*

Se considera día Franco de Servicio aquel en el que, sin tener previamente programada actividad alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un servicio. Este debe serle asignado antes de las 22 horas del día anterior a la iniciación de la actividad. Si no le ha sido nombrada actividad alguna dentro del plazo mencionado, el Piloto quedará relevado de toda obligación.

Artículo 85. *Día fuera de base.*

Se considerará día fuera de base siempre que un Piloto deba pernoctar fuera de su base principal o base operativa en su caso. Así mismo, cuando el día de regreso a su base, después de un período de permanencia fuera de la misma, tenga lugar después de las 21 horas locales.

Artículo 86. *Línea.*

Es el desplazamiento cuya duración máxima es de nueve días, y durante el cual el Tripulante realizará una serie de servicios programados por la Compañía.

La duración máxima de una Línea será de nueve días, quedando incluidos en estos nueve días los transportes en situación para viajar hasta el lugar de iniciación de los servicios o para regresar a la base, así como cualquier otra actividad laboral fuera de base.

En los tres días siguientes a la finalización de una Línea cuya duración haya excedido de cinco días, no se programarán días fuera de base, tal y como se definen en el artículo 85.

El primer día después de una línea cuya duración haya excedido de cinco días no podrá la Compañía nombrar un servicio de vuelo.

SECCIÓN II. PROGRAMACIÓN DE SERVICIOS

Artículo 87. *Generalidades.*

Independientemente de que la Empresa tenga establecido algún sistema para que los trabajadores puedan aportar sugerencias relacionadas con las condiciones de su trabajo y la eficacia del mismo, la Representación de los Pilotos, por mediación del Responsable de Operaciones Vuelo, participará aportando sugerencias e iniciativas que puedan ser de interés para la mejor resolución de problemas operativos específicos de las flotas que revistan interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad y economía de la operación y con la óptima utilización de las Tripulaciones, su salud y sus condiciones de trabajo.

Artículo 88. *Días a disposición de la empresa a efectos de aplicación del artículo 90.*

Son los días computados a efectos del cálculo de las horas de vuelo anuales para el cumplimiento del criterio de igualación establecido en el artículo 90. Este cálculo de las horas de vuelo anuales introduce la incidencia, en la disponibilidad de un determinado Tripulante para el nombramiento de servicios de vuelo, de sus circunstancias concretas profesionales o personales.

Serán días a disposición de la Empresa aquellos en que el Tripulante se haya encontrado en las situaciones de franco, imaginaria o incidencias, así como aquellos en los que ha realizado un servicio de vuelo o un transporte en situación.

No se considerarán días a disposición de la Empresa los siguientes:

Los días libres disfrutados (Mínimo 110 días al año).

Las vacaciones disfrutadas (Mínimo 30 días al año).

Los días en que el Tripulante es requerido por la Empresa para la realización de cursos, prácticas o cualquier otra tarea que le impida la realización de un servicio, así como los períodos de formación en flota (Mínimo 5 días al año).

Los días de reconocimiento médico y los anteriores a éstos.

Las situaciones de licencia retribuida, no retribuida e invernada.

Las situaciones de excedencia voluntaria y forzosa.

La situación de suspensión de actividad.

La situación de Incapacidad Temporal.

La situación de comisión de servicio.

Los desplazamientos voluntarios fuera de las bases principales.

Reducciones de jornada por cualquier causa, en especial las derivadas de las situaciones de Maternidad, Paternidad, guarda y custodia de hijos menores, así como las situaciones análogas.

Cualquier otra situación análoga.

Las reuniones de los comités de empresa y de las comisiones negociadora, paritaria y técnica, así como los días de garantía sindical serán compensados en horas de vuelo y actividad y por lo tanto tendrán la consideración de días a disposición de la Empresa.

A los efectos del cálculo de las diferencias de horas voladas, según establece el artículo 90, se tendrán en cuenta los siguientes criterios y por lo tanto no se tomarán en consideración:

Los Tripulantes que no estén dados de alta en la Empresa a día 31 de diciembre por haber causado baja voluntaria o por no haber superado el período de prueba.

Los Tripulantes cuya cifra de días a disposición de la Empresa sea igual o inferior a 180 días.

Los Tripulantes que ostenten o hayan ostentado un cargo de los descritos en el artículo 40.

Los Tripulantes que perciban o hayan percibido por cualquier circunstancia la media de la flota.

Los Tripulantes que se encuentren o se hayan encontrado en situación de reducción de jornada.

Los Tripulantes que no permanezcan a disposición de la Compañía durante 15 o más días consecutivos en los meses de octubre, noviembre o

diciembre a excepción de las vacaciones, días libres y períodos de formación.

Los Tripulantes que se encuentren o se hayan encontrado en fase de instrucción, ya sea para promocionar a comandante, instrucción inicial de segundos pilotos o instrucción por pérdida de licencia.

Los Tripulantes mayores de 60 años, dadas las limitaciones operativas que les afectan.

Los Tripulantes cuyas horas voladas no hayan sido tenidas en cuenta por los criterios reseñados en el párrafo anterior, tampoco podrán percibir importe alguno por el posible diferencial de horas voladas.

Artículo 89. *Hoja de programación de servicios.*

La Compañía preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Tripulantes Técnicos el día 26 de cada mes. Dicha programación se publicará como mínimo para un mes inexcusablemente.

En la hoja de programación de servicios de los pilotos deberán figurar, arrastradas mes a mes, las horas voladas en el año natural, los días libres adeudados y los días a disposición de la Compañía.

En el caso de que un Tripulante Técnico no tenga en su poder la programación en el plazo fijado anteriormente y por causas ajenas a él, deberá ser informado al menos verbalmente de su programación. En este caso, si el Tripulante solicita que se le envíe la programación, el Departamento de Asesoría de Tripulaciones se la enviará al lugar donde se encuentre.

Cuando un Tripulante Técnico pernocte fuera de la base el último día de la programación, se le informará sobre la fecha y forma de regreso a su base en la hoja mensual de programación de servicios, o en caso de que sea como consecuencia de un cambio, tan pronto tenga lugar el mismo.

Artículo 90. *Distribución de los servicios.*

Dentro del entramado de las necesidades operacionales, los servicios de vuelo, la actividad laboral, la actividad aérea nocturna, las horas de vuelo, los días fuera de base y todo cuanto pueda ser motivo de diferencia, deberá ser distribuido con tanta igualdad como sea posible entre los Tripulantes.

En la programación de los servicios se procurará conceder a los Tripulantes tanto más tiempo libre en su base como sea posible. Se procurará también que los Tripulantes puedan disfrutar sus días libres en las fechas por ellos solicitadas.

La programación de los reconocimientos médicos reglamentarios, deberá efectuarse de tal manera que estén precedidos de un día sin servicio de vuelo. A los Pilotos que no tengan base en el lugar donde se efectúe el reconocimiento médico, el día anterior se programará como única actividad laboral el transporte en situación.

No se programarán servicios a un mismo tripulante el periodo Nochebuena-Navidad y el periodo Fin de Año-2 de Enero en unas mismas Navidades, salvo adscripción voluntaria.

Trimestralmente el Responsable de Operaciones Vuelo o las personas que éste designe, facilitará a la Representación de los Pilotos un listado de todos los Pilotos en el que se reflejen las horas de vuelo, bloque I y II, actividad aérea nocturnas, días libres disfrutados, días libres adeudados, días a disposición de la Empresa, días de vacaciones disfrutados, dietas (por diversos conceptos), días de vuelo, días fuera de base y media de todos estos conceptos relativos a la flota. Así mismo, facilitará a la Representación de los Pilotos la relación de los descansos reducidos con indicación del motivo que los produjo según lo establecido en el artículo 96, descanso reducido.

Trimestralmente también, la Representación de los Pilotos y el Responsable de Operaciones Vuelo o las personas que éste designe, conjuntamente, analizarán las desviaciones habidas respecto a lo establecido en los párrafos anteriores y estudiarán las posibles medidas correctoras, en su caso.

Las diferencias imposibles de subsanar en un mes determinado calculadas de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 88, serán corregidas en los sucesivos de tal manera que, al finalizar el año, el diferencial de número de horas voladas por los pilotos de la misma categoría y en cada base no será superior a 70 horas en un año natural, computándose el diferencial tomando como referencia la media de horas voladas, con los correctores descritos en el artículo 88, de los tres tripulantes de la misma categoría y base que más hayan volado.

Asimismo el diferencial que no se haya ido subsanando mes a mes, de número de horas voladas por los Pilotos de la misma categoría y entre bases, es decir, la media de horas voladas, con los correctores descritos en el artículo 88, de los tres tripulantes de la misma categoría que más hayan volado y el que menos haya volado en cualquier base, no será superior a 140 horas en un año natural.

Si la diferencia fuera superior a las horas mencionadas, se compensará, económicamente a cada Piloto el número de horas que le faltan para

llegar a los diferenciales mencionados. Estas horas se abonarán al nivel retributivo de cada piloto y como horas de vuelo bloque 2.

En caso de que un Tripulante cambie de base, únicamente le serán aplicables los diferenciales establecidos entre bases.

Artículo 91. *Cambios y avisos en la programación.*

El Departamento de Programación notificará a los Tripulantes cualquier cambio en su programación tan pronto como se produzca dicho cambio. Los cambios de programación se notificarán por medio de contacto telefónico directo con el Tripulante. El Tripulante no estará obligado a la realización del servicio, salvo adscripción voluntaria, si no se le notifica cumpliéndose las siguientes condiciones:

1.º Cuando el cambio de vuelo asignado implique que un servicio inicialmente programado con regreso a base se convierta en un servicio con finalización fuera de base, o cuando se dé un adelanto de más de una hora en la hora de presentación o un retraso en la hora de llegada de más de cuatro horas, la comunicación al Tripulante se hará con un preaviso mínimo de doce horas con respecto a la nueva hora de firma.

2.º A partir de las 22:00 horas locales no se podrá asignar un servicio de imaginaria o de incidencias para el día siguiente, ni adelantar la hora de firma a antes de las 08:00 horas de la mañana del día siguiente.

3.º A partir del momento de la firma y durante la realización de un servicio de vuelo, se podrá cambiar éste, siempre que finalice en el lugar previsto inicialmente, y la variación de la hora de finalización del servicio no sea superior a dos horas.

En la asignación de un servicio para el día franco, si no se avisa del cambio con una antelación mínima de diez horas y media respecto de la hora de firma, no se podrá firmar antes de las 08:00 horas locales, para poder asegurar un correcto descanso del Tripulante.

Artículo 92. *Retraso en la hora de firma.*

En el caso de un retraso previsto en el servicio programado, que se detecte antes de la firma, se notificará al Tripulante por vía telefónica con una antelación de una hora y media sobre la hora de presentación inicialmente prevista, con el objeto de no interrumpir el descanso. En los casos en que la duración de los traslados hotel –aeropuerto o domicilio– aeropuerto sea superior a media hora, se sumará el tiempo en exceso a la antelación anterior.

En casos de demora indefinida, a petición del Tripulante, el Departamento de Programación le mantendrá informado de la previsión o de la nueva hora prevista de firma.

En el caso de retrasos sobre la hora prevista de firma, y únicamente a efectos económicos, se considerará como actividad laboral el período comprendido entre la hora de presentación prevista inicialmente y media hora después de la inmovilización del avión o medio de transporte en su aparcamiento una vez finalizado el servicio. A efectos de descanso se considerará la actividad laboral desde la nueva hora de firma hasta la inmovilización del avión o del medio de transporte en su lugar de aparcamiento una vez finalizado el servicio.

Artículo 93. *Realización de servicios a otras empresas.*

Los tripulantes técnicos de la Compañía podrán realizar servicios en aviones ajenos a la misma, con autorización de la autoridad aeronáutica competente y siempre que estos servicios sean prestados por toda la Tripulación Técnica, a requerimiento de la Compañía y previo acuerdo entre la Compañía y la Representación de los Pilotos.

En aquellos casos en los que la Compañía disponga o destaque un avión o aviones a volar para otras compañías y estos servicios sean realizados por Tripulantes de Futura será necesario el establecimiento de normas específicas de dependencia operativa y técnica, alojamiento, condiciones de vida, higiene, seguridad, etc.

Los Tripulantes Técnicos no realizarán ningún tipo de servicio a terceros, con aviones ajenos o de la Compañía, cuando los mismos supongan una intervención en un proceso de conflicto laboral declarado que afecte a Tripulantes Técnicos de otras compañías, salvo pacto en contrario con las Secciones Sindicales con representación en la Empresa. Si no hubiera acuerdo entre dichas secciones sindicales, la Compañía no asignará servicios de vuelo a los afiliados de la sección sindical que no autorice la realización de dichos servicios.

Desde el día que comience el conflicto laboral de las otras Compañías hasta la finalización del mismo sólo se aceptará realizar los vuelos, que habiendo pertenecido comercialmente a las Compañías en conflicto, hayan dejado de pertenecer a ellas por existir una ruptura de la relación comercial entre el «Touroporador» y la Compañía en conflicto para los vuelos en cuestión, que será sustituida por una relación comercial directa entre Futura y dicho «Touroporador».

SECCIÓN III. DESCANSOS

Artículo 94. *Período de descanso.*

Tiempo asignado por la compañía a un Tripulante con el fin específico de que pueda descansar antes y después de un período de actividad. El descanso mínimo será igual al tiempo de actividad invertido en el servicio anterior o 10 horas y media, el que sea mayor; de modo que se garantice una estancia de 8 horas como mínimo, en el alojamiento.

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

El tiempo de descanso parcial en vuelo o en tierra no se considerará como parte de un período de descanso.

Artículo 95. *Lugar de descanso.*

Es el que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Pilotos, o el propio domicilio. La Compañía presentará a la Representación de los Pilotos los establecimientos de hospedaje para su aprobación. Como norma general, los alojamientos u hoteles tendrán categoría de 4 estrellas o similar.

Artículo 96. *Descanso reducido o no disfrutado.*

Cuando, por necesidades derivadas de acontecimientos imprevistos, la Compañía necesite a un Tripulante sin cumplir el período de descanso en su totalidad, aquella comunicará con éste para informarle de lo sucedido. Si el Tripulante lo autoriza, la Compañía podrá programarle un descanso de duración inferior al descrito en el artículo 94, siempre y cuando resten al menos 10 horas de descanso y la reducción del descanso no sea mayor de tres horas.

La aplicación de la citada reducción de descanso supondrá, automáticamente, una reducción igual del límite máximo de actividad del servicio subsiguiente y será incompatible con el exceso del máximo de actividad aérea a criterio del Comandante.

Trimestralmente la Jefatura de Flota explicará a requerimiento de la Representación de los Pilotos cuántas veces se ha utilizado esta reducción del descanso, y los motivos de tal reducción.

Artículo 97. *Descanso parcial en tierra.*

Tiempo de descanso durante un período de actividad aérea, superior a cuatro horas e inferior a un período de descanso, contado desde la finalización del servicio precedente hasta el inicio del servicio subsiguiente.

La Compañía proporcionará al Tripulante un lugar de descanso, de acuerdo a lo establecido en el artículo 95; y el correspondiente transporte.

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad aérea y permitirá aumentar el límite de actividad aérea en la mitad del descanso disfrutado, hasta un límite máximo de 4 horas.

Los incrementos de actividad aérea como consecuencia de este tipo de descanso serán incompatibles con el descanso parcial en vuelo y con el exceso del máximo de actividad aérea a criterio del Comandante.

SECCIÓN IV. TIEMPO LIBRE

Artículo 98. *Día libre.*

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

Las fechas de programación de los días libres serán inalterables y no podrán ser cambiadas por la Compañía, excepto en el caso de circunstancias muy especiales y contando siempre con la conformidad del Tripulante. En este caso el Departamento de Programación informará al Tripulante, con la mayor antelación posible, de las citadas circunstancias, y éste decidirá si da o no su autorización para el cambio.

Para preservar la realidad del día libre, cuando éste sea programado de forma aislada, tendrá una duración de 34 horas y media como mínimo, computadas desde la finalización del último servicio que no será finalizado después de las 21:30 horas locales, hasta la presentación para el servicio siguiente, que en ningún caso será antes de las 08:00 horas locales del día siguiente. Si por cualquier circunstancia no programada la finalización del Servicio fuera posterior a las 21:30 se perderá el día libre.

Cuando los días libres se programen agrupados, el servicio anterior al grupo de días libres no deberá finalizar más tarde de las 21:30 horas locales, y la firma para el primer servicio programado después del grupo de días libres, no deberá ser antes de las 08:00 horas locales. Si por cualquier causa no programada se finaliza el servicio entre las 21:30 y las 24:00

horas locales, se mantendrá dicho día libre y se compensará el tiempo en exceso como horas de situación.

Artículo 99. *Programación de días libres.*

Los Pilotos disfrutarán de diez días libres programados cada mes, en su base, excepto los meses de julio y agosto, que serán ocho, y los meses de noviembre, enero, febrero y marzo que serán once días. En el caso de coincidir la Semana Santa en el mes de marzo, este mes tendrá diez días libres, trasladándose el día libre pendiente a los meses de abril o mayo.

El Tripulante disfrutará de al menos ocho días libres cada mes. Cuando por dificultades de operación esto no haya sido posible, los días libres que no se hayan disfrutado a su debido tiempo serán acumulativos para el siguiente mes, en el cual no será aplicable esa excepción.

La programación de días libres se acomodará a las solicitudes recibidas por los Pilotos, siempre y cuando la programación de vuelos lo permita.

Los días libres no disfrutados se recuperarán en los siguientes meses, a elección del Piloto en el mes que éste lo desee, a razón de dos días libres por cada uno no disfrutado. En los meses de julio, agosto, septiembre, y en el período del 20 de diciembre al 10 de enero, ambos inclusive, no se podrá solicitar la compensación de días libres.

Cuando por baja laboral se pierda un día libre programado, este día se recuperará como un único día libre en meses posteriores, a solicitud del Tripulante y de acuerdo con la disponibilidad del Departamento de Programación.

Los días libres que correspondan al tiempo de realización de un curso fuera de base se recuperarán al regreso del mismo. A solicitud del interesado se podrá disfrutar de hasta un tercio de dichos días libres antes del inicio del curso.

Los días libres que correspondan al tiempo de realización de un curso en la propia base, se disfrutarán en sábado y en domingo, siempre que el curso tenga una duración superior a cinco días.

Artículo 100. *Vacaciones.*

El período de vacaciones tendrá una duración de treinta días naturales. Se podrá fraccionar tal período, de común acuerdo entre la Compañía y el Tripulante, en fracciones nunca inferiores a siete días naturales.

Durante el mes de octubre de cada año, los Tripulantes solicitarán, por escrito dirigido al Responsable de Operaciones Vuelo, los turnos de vacaciones a disfrutar desde el 1 de enero de cada año hasta el 31 de diciembre del mismo. El Responsable de Operaciones Vuelo publicará un primer calendario provisional el día 10 de noviembre a más tardar. Los Tripulantes podrán impugnar dicho calendario hasta el día 20 de noviembre y, finalmente el Responsable de Operaciones Vuelo resolverá las impugnaciones y publicará el calendario definitivo el día 25 de noviembre.

Una vez publicado el calendario definitivo sólo se podrá realizar cambios sobre el mismo de conformidad con el Tripulante afectado.

El período de vacaciones una vez comenzado, podrá interrumpirse a instancias del interesado inmediatamente después de declarar una enfermedad o accidente cuyo tratamiento se acredite como necesario en el domicilio o con internamiento en centro hospitalario. Para ello el Tripulante remitirá la certificación facultativa correspondiente, si la Compañía se lo requiere.

La fracción no disfrutada del período vacacional interrumpido por esta causa, la disfrutará en las fechas designadas por la Compañía antes del 31 de diciembre del año de que se trate. Si no fuere posible por continuar en tal fecha en situación de baja, lo hará después del alta, sujeto a las necesidades operativas.

Para preservar la realidad de las vacaciones, y en relación a la programación del día inmediato posterior a la finalización de las mismas, no se programará actividad alguna antes de las 08:00 mañana.

En los meses de julio, agosto podrán disfrutar simultáneamente de su período vacacional un mínimo de dos Primeros Pilotos y de dos Segundos Pilotos.

Artículo 101. *Lista de puntuación.*

Con el fin de que la distribución de las vacaciones a lo largo del año sea realizada con criterio equitativo y todos los Tripulantes tengan el mismo acceso a las fechas más solicitadas, se establece un sistema de puntuación acumulativo. Cada Tripulante irá sumando los puntos que, con arreglo a la lista de puntuación contenida en el párrafo siguiente, correspondan a los períodos de vacaciones que disfrute. Cada año, una vez determinado el número de Tripulantes que pueden encontrarse de vacaciones simultáneamente en un determinado período de vacaciones, se asignará cada período a los Tripulantes que tengan la puntuación más baja de entre los que hayan pedido esas fechas, hasta completar las vacantes, y en caso de existir igualdad de puntuación tendrá prioridad el de mayor antigüedad administrativa.

La lista de puntuación será única y contendrá a todos los Tripulantes de la Compañía con indicación de los puntos acumulados por cada uno de ellos. Los puntos se adjudican a cada Tripulante de acuerdo con las fechas en que disfruten sus vacaciones de acuerdo con la tabla de puntuación que se detalla a continuación:

Mes	1.ª quincena	2.ª quincena
Enero	10	5
Febrero	5	5
Marzo	6	6
Abril	10	10
Mayo	10	10
Junio	12	12
Julio	15	15
Agosto	15	15
Septiembre	12	10
Octubre	6	6
Noviembre	5	5
Diciembre	5	15

Independientemente de las puntuaciones correspondientes a cada quincena según la tabla anterior, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día.

Los Tripulantes Técnicos de nuevo ingreso, adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su categoría que la tenga más alta.

CAPÍTULO VIII

Operación de vuelo

SECCIÓN I. ACTIVIDAD

Artículo 102. *Actividad laboral.*

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

La actividad laboral empieza en el momento de la presentación para un servicio de vuelo, una hora antes del inicio de un transporte en situación que requiera trámites de facturación, en el momento de iniciar un transporte en situación que no requiera trámites de facturación o en el momento de comenzar un curso o una tarea asignada por la Compañía, y termina una vez finalizado el curso o la tarea asignada por la Compañía o media hora después de la inmovilización del avión o medio de transporte en su lugar de aparcamiento. Esta media hora adicional después de la inmovilización del avión o medio de transporte en su lugar de aparcamiento no se computará como actividad a los efectos del descanso establecido en el artículo 94 dado que este artículo citado se refiere únicamente a la actividad aérea y no a la actividad laboral del presente artículo. En consecuencia, esta media hora adicional, después de la inmovilización del avión o medio de transporte, es sólo a efectos económicos y no a efectos de descanso; a efectos de descanso para realizar otra actividad, ya sea laboral o aérea, éste comenzará a la hora de la inmovilización del avión en su lugar de aparcamiento, como así se establece en la Circular Operativa de la D.G.A.C. 16-B.

Su límite máximo entre períodos de descanso, en el caso de que ninguna de las actividades realizadas sea actividad aérea, queda establecido en 12 horas; salvo que el Tripulante acepte realizar una actividad laboral de mayor duración.

En el supuesto de actividad aérea seguida de transporte en situación, el límite máximo es de 18 horas, salvo que el Tripulante acepte realizar una actividad laboral de mayor duración.

En el caso de transporte en situación o de cualquier otra tarea asignada por la Compañía seguida de una actividad aérea, el límite de la actividad laboral se ajustará al correspondiente límite de actividad aérea establecido en el artículo 110 de este Convenio.

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

La actividad laboral anual no excederá de 1.800 horas.

Artículo 103. *Actividad aérea.*

Se entiende por actividad aérea el tiempo computado desde la presentación del Tripulante en el aeropuerto y firma, después de terminar un período de descanso, para realizar un servicio de vuelo, hasta haber inmo-

vilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última Etapa. A efectos únicamente retributivos se entenderá como actividad laboral desde la firma hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento.

La asignación de funciones por la Empresa, que no constituyan actividad aérea, y continuadas por una actividad aérea sin que medie un período de descanso mínimo, será considerada actividad aérea en su totalidad.

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

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

La actividad aérea para los transportes en situación seguidos de un servicio de vuelo, comenzará siempre una hora antes de la hora programada de inicio del transporte en situación. Para los transportes que no requieran trámites de facturación la actividad comenzará en el momento del inicio del transporte.

Después de la finalización de un servicio de vuelo o de un transporte en situación, en aquellos casos en los que, por causas no imputables a los Tripulantes Técnicos, se origine una permanencia en el aeropuerto superior a 30 minutos, el período de descanso que se inicie comenzará de conformidad con el tiempo excedido.

Así mismo, en los casos en los que el traslado desde el hotel al aeropuerto o viceversa exceda de 30 minutos, dicho traslado dejará de considerarse una recogida pasando a tener en su totalidad la consideración de transporte en situación a todos los efectos.

Artículo 104. *Actividad continuada.*

Es la actividad resultante de la realización de dos o más actividades, de igual o distinto tipo sin que medie entre ellas el periodo preceptivo de descanso igual al tiempo invertido en el último servicio realizado o un mínimo de 10 horas y media, lo que sea mayor.

El tiempo total transcurrido sin que medie el descanso antes referido, desde el inicio de la primera actividad hasta el final de la actividad continuada, será computado a todos los efectos.

Artículo 105. *Actividad aérea diurna.*

La comprendida entre las 08:00 y las 21:00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

Artículo 106. *Actividad aérea nocturna.*

La comprendida entre las 21:00 y las 08:00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

En lo referente a la retribución de las horas de actividad nocturna, siempre que la actividad aérea nocturna sea igual o superior a cuatro horas, se abonarán doce horas nocturnas.

Cuando en el mismo día natural se inicien dos servicios de vuelo, separados entre sí por un periodo preceptivo de descanso, se contabilizarán 12 horas nocturnas siempre que entre ambos sumen una actividad aérea nocturna de 4 o más horas en el día natural correspondiente.

SECCIÓN II. TRIPULACIÓN

Artículo 107. *Tripulación mínima.*

Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad, o con disposiciones especiales de la D.G.A.C.

Artículo 108. *Tripulación operativa.*

Es la tripulación mínima más la mínima requerida en función de las salidas de emergencia y el número de pasajeros transportados, de acuerdo con lo establecido en las disposiciones especiales de la D.G.A.C.

Artículo 109. *Tripulación reforzada.*

Es aquella que cuenta con tripulante o tripulantes adicionales a lo que constituye la tripulación operativa, de modo que cada Tripulante pueda ser relevado de toda función a bordo, abandonando su puesto para disponer de descanso parcial en vuelo, siendo reemplazado por otro Tripulante adecuadamente cualificado (título, licencia y habilitación) para realizar las funciones correspondientes en cualquier fase del vuelo.

En los vuelos con tripulación reforzada la Compañía determinará quién es el piloto al mando en cada una de las etapas, o para todo el vuelo.

El Tripulante o Tripulantes relevados dispondrán de sitio adecuado para dicho descanso, reservándose para ello como mínimo la primera fila de la parte derecha del avión.

Los transportines de las cabinas de vuelo y pasaje no tendrán consideración de sitio adecuado para el descanso.

SECCIÓN II. LIMITACIONES Y REGULACIONES

Artículo 110. *Limitaciones.*

Estas limitaciones surgen como consecuencia de la necesidad de salvaguardar la seguridad de las operaciones de vuelo y la salud del Tripulante evitando la fatiga propia de éstas.

Un Tripulante no volará, ni la Empresa le exigirá que lo haga, si aquel o ésta tienen razones bien fundadas para creer que el Tripulante está padeciendo fatiga excesiva o, teniendo en cuenta la circunstancia del vuelo particular que debe llevarse a cabo, es probable que llegue a acumular fatiga excesiva durante el vuelo.

Del cumplimiento de las limitaciones serán responsables la Empresa, y los Tripulantes afectados. La primera tendrá una responsabilidad primordial en cuanto a la programación de los servicios; así como el Comandante de cada vuelo en lo que a éste afecte. Los Tripulantes deberán avisar a quien corresponda la previsión de llegar a los límites establecidos.

El exceso sobre los máximos establecidos, debido a circunstancias imprevistas supondrá la notificación a la DGAC por el Comandante del vuelo en los cinco días siguientes a su regreso a base, justificando razonablemente las circunstancias del caso, con objeto de estimar la procedencia de la decisión. Los excesos de actividad aérea de más de 2 horas sólo se consideran aceptables cuando hayan concurrido circunstancias verdaderamente extraordinarias.

Los incrementos de actividad aérea como consecuencia de descanso parcial en tierra y descanso parcial en vuelo serán incompatibles entre sí. Asimismo, los incrementos por dichos descansos son incompatibles con el incremento que por circunstancias imprevistas pueden adoptar los Comandantes en sus vuelos.

También serán incompatibles el descanso reducido y el incremento de actividad a criterio del Comandante de acuerdo a lo establecido en el artículo 96 descanso reducido.

Artículo 111. *Límite de actividad aérea.*

Cuando dos periodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable, ambos periodos serán considerados como un solo periodo continuado de actividad aérea.

La asignación de funciones por la Empresa, que no constituyan actividad aérea, y continuada por una actividad aérea sin que medie un periodo de descanso mínimo, será considerada actividad aérea en su totalidad.

Los periodos de actividad aérea de los miembros de la Tripulación, no podrán exceder los límites diarios que a continuación se indican.

*Tripulación técnica mínima de 2 o más**

Hora local de Firma	Número de aterrizajes							
	1 a 2**	3	4	5	6	7	8	>=9
0700-1159	14,00	13,15	12,30	11,45	11,00	10,15	09,30	09,00
1200-1359	13,30	12,45	12,00	11,15	10,30	09,45	09,00	09,00
1400-1559	13,00	12,15	11,30	10,45	10,00	09,15	09,00	09,00
1600-1759	12,30	11,45	11,00	10,15	09,30	09,00	09,00	09,00
1800-0359	12,00	11,15	10,30	09,45	09,30	09,00	09,00	09,00
0400-0459	12,30	11,45	11,00	10,15	09,30	09,00	09,00	09,00
0500-0559	13,00	12,15	11,30	10,45	10,00	09,15	09,00	09,00
0600-0659	13,30	12,45	12,00	11,15	10,30	09,45	09,00	09,00

* En vuelos que incluyan trayectos Canarias -Escandinavia y/o viceversa, 1 hora más en todos los casos, limitando el uso de dicho incremento a dos veces por semana y 6 al mes, en líneas que no superen 4 aterrizajes. El descanso posterior será, como mínimo, de 24 horas.

** Sujeto a autorización, podrá ampliarse hasta 3 aterrizajes, limitado a 2 veces en 7 días consecutivos.

Para los incrementos de actividad aérea por descanso parcial en vuelo, se tendrá en cuenta lo siguiente:

Cuando una Tripulación Técnica de 2 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 periodo de actividad, la limitación de dicha actividad se elevará a 18,5 horas. Si dicho aumento de Tripulación es inferior, el límite será de 16,5 horas

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 subsiguiente en 3 horas.

Artículo 112. *Límite de etapas.*

Se estará a lo establecido en la tabla de límite diario de actividad aérea y número de etapas recogida en el artículo anterior, teniendo en cuenta que todos los datos de horas de firma y número de aterrizajes que recoge la tabla son siempre reales, no programados.

Artículo 113. *Límite máximo de horas de vuelo.*

En cualquier periodo de 28 días consecutivos, el tiempo máximo acumulado de vuelo será de 100 horas.

En cualquier período de 12 meses consecutivos, el tiempo máximo acumulado de vuelo será de 945 horas y de 900 horas por año natural.

El máximo número de horas de vuelo en un mismo servicio de vuelo de transporte público cuando la Tripulación es de dos Pilotos será de 11 horas ininterrumpidas, si la hora de presentación es entre las 06.00 y las 14.59; o de 10 horas ininterrumpidas, cuando la hora de presentación sea entre las 15.00 y las 05.59 (Horas locales).

CAPÍTULO IX

Mejoras asistenciales y sociales

Artículo 114. *Régimen Especial Voluntario para tripulantes mayores de 60 años.*

Los Tripulantes Técnicos que tengan 60 años cumplidos, podrán optar por el Régimen Especial establecido en este artículo siempre y cuando lo comuniquen a la empresa durante el mes de noviembre anterior al año de aplicación.

Por acuerdo entre la empresa y el Tripulante Técnico, podrá renunciarse al régimen especial establecido en el presente artículo.

Los Tripulantes Técnicos acogidos a este Régimen Especial, y en función de la edad, tendrán adicionalmente los días libres mensuales que se reseñan a continuación:

- A partir de 60 años: 2 días.
- A partir de 61 años: 2 días.
- A partir de 62 años: 3 días.
- A partir de 63 años: 3 días.
- A partir de 64 años: 4 días.

Durante los meses de julio y agosto únicamente se podrán disfrutar un número máximo de 10 días libres.

Los Tripulantes Técnicos acogidos a este Régimen Especial, tendrán una semana de vacaciones adicionales al año. A efectos económicos no será de aplicación el párrafo segundo del artículo 146 en cuanto al cálculo de horas tomadas de referencia para la retribución del exceso de prima razón viaje y del exceso de actividad laboral mensual.

Artículo 115. *Mejora de la prestación por I.T.*

El Tripulante, la primera vez que esté de baja en el año y sólo por una vez, en caso de enfermedad justificada, tendrá derecho al 50% de su salario día de las retribuciones fijas desde el primer día hasta el tercero inclusive.

En caso de Incapacidad Temporal derivada de contingencias comunes, el Piloto percibirá un complemento. Del día 4.º al 10.º de baja médica, el complemento consistirá en el 100% de la Base Reguladora del Tripulante, calculada conforme la legislación vigente. Y del día 11.º hasta la duración máxima de Incapacidad Temporal, el complemento se calculará hasta alcanzar el 100% de los conceptos retributivos fijos, como quedan establecidos en el artículo 128.

En caso de Accidente de Trabajo, el Piloto percibirá la prestación de la Seguridad Social, y un complemento a cargo de la Empresa desde el primer día de baja médica. Dicho complemento será la diferencia entre la prestación de la Seguridad Social y el 100% de los conceptos retributivos fijos.

El complemento citado en el párrafo anterior será abonado por la Compañía hasta que el Tripulante sea dado de alta o agote la duración máxima legal de la situación de Incapacidad Temporal cifrada en dieciocho meses. Dicho complemento no será abonado cuando la causa de la Incapacidad Temporal sea motivada por accidente no laboral en el desempeño de actividades o deportes considerados de riesgo. A tal efecto, la Representación de los Pilotos y la empresa, podrán reunirse para la fijación de tales deportes o actividades.

Artículo 116. *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 por sí misma o a través de una empresa de asistencia sanitaria concertada, se haga cargo de la totalidad de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización, intervenciones quirúrgicas y transporte y residencia de familiar o acompañante. En los casos en que los servicios médicos aconsejen el traslado a su residencia, centro hospitalario diferente o al lugar que estimen oportuno, correrán también a cargo de la Compañía los gastos de dicho traslado.

Artículo 117. *Accidente «In Itinere».*

La Compañía a efectos de consideración de accidentes «In Itinere», reconoce a sus Pilotos que puedan utilizar, para acudir o regresar de la realización de cualquier actividad a requerimiento de la Empresa, los medios de locomoción que estimen oportuno cuando dichos medios sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa.

Artículo 118. *Uniformes y material.*

El material de vestuario, uniformidad y equipo de trabajo será proporcionado por la Compañía en las cantidades y con la caducidad que se acuerde con la Representación de los Pilotos.

Se publicará como D.A.C. la lista de los elementos de vestuario, uniformidad y equipo de trabajo, periodicidad en la entrega de los mismos y cambios que se produzcan.

Si por alguna causa, directamente relacionada con la actividad laboral desempeñada, algún elemento de la uniformidad sufriera deterioro, éste será sustituido por uno nuevo que se entregará al Tripulante.

Artículo 119. *Comidas de los tripulantes a bordo de los aviones de Futura.*

La Representación de los Pilotos supervisará y aprobará el nivel de calidad y adecuación de la dieta a las especiales características de la operación de vuelo.

Artículo 120. *Protección a la maternidad y cuidado de hijos.*

Las Tripulantes no realizarán servicio de vuelo alguno desde el mismo momento en que tengan conocimiento de su estado de embarazo hasta la finalización del período de suspensión por maternidad, o hasta la finalización del tiempo de Incapacidad Temporal en caso de interrupción del embarazo. La Compañía podrá asignar al Tripulante servicios en tierra relacionados con la actividad de vuelo, y con sujeción al horario que tenga establecido la Compañía.

La Compañía tomará las medidas necesarias para que ésta recupere el nivel de competencia que tenía al principio de su periodo de embarazo y sea puesta al día en los conocimientos y competencias precisos que hayan surgido durante el tiempo en el que no ha realizado servicios de vuelo.

Durante este tiempo se les retribuirá con la totalidad de los conceptos retributivos fijos.

Por lactancia de un hijo menor de nueve meses, dado que por la naturaleza de su trabajo las Tripulantes no pueden hacer uso del derecho a una hora de ausencia durante la jornada de trabajo regulado en el artículo 37 del E.T., se programará a dichas Tripulantes dos días libres adicionales cada mes.

Las Tripulantes que tengan a su cuidado directo algún menor de seis años tendrán derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario, de un mínimo de un tercio de la misma y un máximo de la mitad de su duración.

La disminución proporcional del salario no afectará a la Prima de Responsabilidad.

Para facilitar un mayor contacto con los hijos durante los seis primeros años de la vida de estos, se procurará evitar en lo posible programar a los Tripulantes servicios de vuelo que les obliguen a pernoctar fuera de su base principal u operativa.

Durante los dos primeros años del menor, y en el caso de que los Tripulantes realicen servicios de vuelo que les obliguen a pernoctar fuera de su base principal u operativa, se les facilitará, si así lo solicitan reserva de hotel con cargo al Tripulante, y billetes free de la Compañía sin límite, si

ésta dispusiera de ellos también sin coste alguno. Se tratará también de seleccionar la línea asignada al Tripulante de tal manera que se cambie lo menos posible el lugar de inicio de los servicios de vuelo, y los transportes en situación se reduzcan al mínimo tanto en número como en distancia.

Artículo 121. *Protección a la paternidad y cuidado de hijos.*

El Tripulante cuya pareja se encuentre en situación de embarazo, y siempre que así lo solicite a la Compañía, será programado durante los quince días previos y posteriores a la fecha prevista del parto de tal manera que sus Servicios no le obliguen a pernoctar fuera de su base principal u operativa. Una vez acontecido el parto, el período de quince días se computará desde esta fecha.

En el caso de que el padre disfrutara el permiso por lactancia previsto en el artículo 37.4 del E.T. lo hará de forma que se le programen dos días adicionales cada mes, dada la naturaleza del trabajo de los tripulantes. Este derecho será efectivo hasta que el menor cumpla la edad de nueve meses y siempre que ambos padres trabajen.

También en el caso de que la madre y el padre trabajen, aquella, al iniciarse el periodo de descanso por maternidad, podrá optar por que el padre disfrute de una parte determinada e ininterrumpida del período de descanso posterior al parto bien de forma simultánea o sucesiva con el de la madre, salvo que en el momento de su efectividad la incorporación al trabajo de la madre suponga riesgo para su salud. (Art.48/4 del E.T.)

Los Tripulantes que tengan a su cuidado directo algún menor de seis años tendrán derecho a una reducción de la jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario, de un mínimo de un tercio de la misma y un máximo de la mitad de su duración, todo ello conforme a lo previsto en el art. 37.5 del Estatuto de los Trabajadores. La disminución proporcional del salario no afectará a la Prima de Responsabilidad.

Artículo 122. *Adopción o acogimiento de menores de seis años.*

En el supuesto de adopción, se estará a lo dispuesto en el artículo 48 del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 123. *Guarda legal.*

Quien por razones de guarda legal tenga a su cuidado directo algún menor de seis años o a un disminuido físico o psíquico que no desempeñe otra actividad retribuida, tendrá derecho a una reducción de jornada de trabajo, con la disminución proporcional del salario entre, al menos, un tercio y un máximo de la mitad de la duración de aquella. (E.T. Art. 37/5.) La disminución proporcional del salario no afectará a la prima de responsabilidad.

Artículo 124. *Excedencia voluntaria para cuidado de hijo.*

Los Tripulantes tendrán derecho a un período de excedencia no superior a tres años para atender al cuidado de cada hijo, tanto cuando lo sea por naturaleza como por adopción, a contar desde la fecha de nacimiento de éste. Si dos o más trabajadores generasen este derecho por el mismo sujeto causante, la empresa podrá limitar su ejercicio simultáneo por razones justificadas de funcionamiento de la misma.

Los sucesivos hijos darán derecho a un nuevo período de excedencia que, en su caso, pondrá fin al que se viniera disfrutando.

El período en que el Tripulante permanezca en situación de excedencia conforme a lo establecido en este artículo será computable a efectos de antigüedad y el Tripulante tendrá derecho a la asistencia a cursos de formación profesional, a cuya participación deberá ser convocado por el empresario, especialmente con ocasión de su reincorporación. Durante el primer año tendrá derecho a la reserva de su puesto de trabajo. Transcurrido dicho plazo la reserva quedará referida a un puesto de trabajo del mismo grupo profesional o categoría equivalente. (Art. 46/3 del E.T.)

Artículo 125. *Alojamiento y transporte.*

Los servicios de hotel, desayuno y transporte serán facilitados por la Compañía.

El transporte de los Tripulantes, cuando éstos se encuentran fuera de su base principal u operativa, para acudir o regresar de la realización de cualquier actividad a requerimiento de la Empresa, será por cuenta de la Compañía y facilitado por ella.

Dicho transporte –habitualmente llamado recogida– se realizará siempre, en medios de transporte privados contratados por la Compañía, que deberán reunir unas aceptables condiciones de seguridad, confort y limpieza. En caso de que no sea posible lo anterior, la Compañía facilitará dicho transporte en taxis.

Artículo 126. *Manutención a bordo.*

Los Tripulantes tendrán derecho a desayuno, comida o cena a bordo cuando la actividad laboral se realice en aviones de Futura e incluya los siguientes horarios:

Desayuno: entre las 04:00 y las 10:00 horas locales.

Almuerzo: entre las 14:00 y las 16:00 horas locales.

Cena: entre las 21:00 y las 23:00 horas locales.

Artículo 127. *Manutención en tierra.*

En el supuesto de realizar un transporte en situación que empiece, termine o tenga una parada intermedia de más de dos horas en los horarios descritos en el artículo anterior, correrán a cargo de la Compañía el correspondiente almuerzo o cena hasta un máximo de 30 €, con justificación documental por el tripulante, que será incompatible con el percibo de dieta por el mismo concepto.

Durante los cursos de refresco, y si hay descanso al mediodía, la compañía sufragará el importe de la comida y hasta un máximo de 20 € en los restaurantes concertados al efecto.

CAPÍTULO X

Retribuciones

SECCIÓN I. CONCEPTOS RETRIBUTIVOS

Artículo 128. *Conceptos retributivos.*

Los Pilotos de la Compañía estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

Conceptos fijos:

Salario Base.

Prima por Razón de Viaje.

Plus de Transporte.

Asistencia Técnica.

Gratificaciones Extraordinarias.

Prima de Responsabilidad.

Antigüedad «Ad Personam».

Seguros.

Conceptos Variables:

Exceso de Prima por Razón de Viaje.

Exceso de Actividad Laboral.

Prima por Descanso Reducido o no Disfrutado.

Retribución de la Actividad Nocturna.

Retribución de los Transportes en Situación.

Retribución de la Imaginaria.

Retribución de la Situación de Incidencias.

Otros Conceptos:

Plus por jefaturas y cargos adicionales.

Dietas.

SECCIÓN II. CONCEPTOS FIJOS

Artículo 129. *Salario Base.*

Los Salarios Base de cada Piloto son los reflejados en las tablas salariales de las categorías de Primeros y Segundos Pilotos que se recogen en el Anexo 1.º y 2.º, incluyendo los aumentos y cambios de nivel correspondientes en cada caso.

Artículo 130. *Prima por Razón de Viaje.*

Los Pilotos percibirán, en concepto de Prima por Razón de Viaje, las cantidades que se especifican en las tablas salariales y que vienen referidas a la cantidad de 50 horas de vuelo mensuales.

El cómputo de estas horas se realizará de acuerdo al artículo 152 Perfiles de Vuelo.

Artículo 131. *Plus de Transporte.*

Los Pilotos percibirán en concepto de Plus de Transporte mensual las cantidades que se especifican en la tablas salariales, cantidades que corresponden al transporte durante los once meses de trabajo efectivo del año. Para su cálculo se ha prorrateado la totalidad de su importe anual a lo largo de los doce meses a fin de que se retribuya una cantidad fija cada mes incluido el mes de vacaciones.

Ello no implica, ni expresa ni tácitamente, que ese Plus de Transporte se consolide como derecho adquirido en el período vacacional, pues el mismo queda excluido de su devengo durante dicho período; siendo motivo de este prorrateo las necesidades informáticas y de gestión administrativa.

Artículo 132. *Asistencia Técnica.*

En concepto de retribución por la realización de los «Line Checks» necesarios en todos los aeropuertos, se abonará la cantidad establecida en las tablas salariales.

Artículo 133. *Gratificaciones Extraordinarias.*

La Compañía abonará al Piloto dos Gratificaciones Extraordinarias que se devengarán al 30 de junio y el 20 de diciembre de cada año, por el importe del Salario Base y Prima Razón de Viaje equivalente a una mensualidad de cada una de ellas. También incluirán, en su caso, complemento de antigüedad y Prima de Responsabilidad.

Las Gratificaciones Extraordinarias se abonarán de tal forma que 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 el caso de cambios en los conceptos retributivos dentro del semestre, corresponde el abono de la gratificación con los emolumentos que se disfruten en el momento del pago.

Artículo 134. *Prima de Responsabilidad.*

Los pilotos con función de Comandantes en la Compañía percibirán la cantidad fijada por tal concepto en las tablas salariales.

Artículo 135. *Antigüedad «Ad Personam».*

Con la firma del I Convenio se suprimió y dejó sin efecto el devengo del Complemento por Antigüedad regulado en el artículo 61 de la Ordenanza Laboral para las Compañías de vuelos «chárter» (Orden del 26-11-74) y en cualquier otra norma, pacto o convenio que lo regule o pueda regularlo, por lo que no se devenga tal concepto a partir de la fecha de entrada en vigor del citado primer Convenio. No obstante, se respetará como condición «Ad Personam» tal complemento a los Pilotos que perciban alguna cantidad por este concepto.

La cantidad reconocida no será objeto de absorción ni compensación por ulteriores mejoras de la retribución, así como tampoco será objeto de revisión alguna, a fin de que mantenga inalterable su valor.

Artículo 136. *Seguros.*

La Compañía abonará, en concepto de plan de pensión, seguro de jubilación y de pérdida de Licencia las cantidades que, en función de la edad del Piloto, aparecen detalladas a continuación:

Pilotos a partir de 51 años: 447,58 €/mes.
 Pilotos a partir de 41 años y menores de 51 años: 414,85 €/mes.
 Pilotos a partir de 31 años y menores de 41 años: 382,11 €/mes.
 Pilotos menores de 31 años: 349,37 €/mes.

SECCIÓN III. CONCEPTOS VARIABLES

Artículo 137. *Exceso Prima Razón Viaje.*

Es la retribución variable que percibe el Piloto cuando se produce un exceso sobre las horas que constituyen la Prima Razón de Viaje de 50 horas. Su cuantía se establece en las tablas salariales clasificadas como Horas Bloque Uno (desde 50 a 75 horas) y Horas Bloque Dos (desde 75 horas en adelante).

El cómputo de estas horas se realizarán de acuerdo al artículo 152 Perfiles de Vuelo.

Artículo 138. *Exceso de Actividad Laboral.*

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

Artículo 139. *Prima por Descanso Reducido o no Disfrutado.*

Como Prima por Descanso Reducido se establecen la retribución por hora reflejada en las tablas salariales. A estos efectos se considerarán las horas de descanso reducido de acuerdo con lo establecido en el artículo 96 de este Convenio. Con independencia del sistema de descansos previsto en la normativa aeronáutica y en el propio Convenio Colectivo, se retribuirá el

tiempo de descanso no disfrutado de acuerdo con la cantidad que figura en las tablas salariales.

Artículo 140. *Retribución de la actividad nocturna.*

El tiempo de actividad aérea nocturna (entre las 21:00 y las 08:00) se abonará con arreglo a la cantidad por hora reflejada en las tablas salariales; teniendo en cuenta que cuando se realicen más de 4 horas de actividad aérea nocturna, tanto en un mismo día natural como en un mismo servicio de vuelo, se contabilizarán 12 horas.

Artículo 141. *Retribución de los transportes en situación.*

A efectos retributivos el tiempo empleado en la realización de los transportes en situación, tal y como quedan definidos en el artículo 81, será abonado con una cantidad equivalente al precio de la hora de vuelo del Bloque 1 y en el nivel retributivo que corresponda a cada Tripulante.

En los casos en los que el transporte en situación se realice por vía aérea, la retribución se hará siguiendo el sistema de perfiles de vuelo descrito en el artículo 152. En cualquier otro transporte se estará al tiempo real efectivamente devengado, que se reflejará en el parte administrativo correspondiente.

Artículo 142. *Retribución de la imaginaria.*

La imaginaria se retribuirá a razón de tres horas 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 y si la duración del vuelo es superior, las horas realmente efectuadas.

Así mismo, cada hora que el Tripulante esté en situación de imaginaria será computada como hora de actividad laboral.

Antes y después de una imaginaria se programará un tiempo mínimo de descanso de 10 horas y media.

Cuando se esté de imaginaria y no se sobrepase el mínimo garantizado (50 horas en cómputo mensual) se devengarán tres horas del bloque 1 se salga o no se salga a volar.

Artículo 143. *Retribución de la situación de incidencias.*

La situación de incidencias se retribuirá a razón de tres horas de vuelo del primer bloque, en el nivel correspondiente, por cada período de 24 horas. Por cada ocho horas adicionales o fracción se devengará una hora de vuelo del primer bloque en el nivel correspondiente.

Si durante la situación de incidencias se realizara un vuelo inferior a tres horas de vuelo, por día de Incidencias, se devengarán tres horas y si la duración del vuelo es superior, las horas realmente efectuadas.

Así mismo, cada hora que el Tripulante esté en situación de incidencias será computada como hora de actividad laboral.

Antes y después de una situación de incidencias se programará un tiempo mínimo de descanso de 10 horas y media.

Cuando se esté en situación de incidencias y no se sobrepase el mínimo garantizado (50 horas en cómputo mensual) se devengarán tres horas del bloque 1 por día de Incidencia, se salga o no se salga a volar.

SECCIÓN IV. OTROS CONCEPTOS

Artículo 144. *Plus por jefaturas y cargos adicionales.*

La percepción de estos pluses se hará de acuerdo con lo estipulado en las tablas salariales, Anexo 2.º

Artículo 145. *Dieta.*

Es la cantidad devengada para cubrir los gastos del Tripulante originados durante los desplazamientos fuera de su base principal u operativa por necesidades de la Empresa.

Será nacional o internacional según los gastos a cubrir se originen en territorio nacional o extranjero. En caso de que una parte de los gastos se produzca en territorio español y otra parte fuera, se abonará como dieta internacional.

Para la determinación de las dietas que correspondan se tendrán en cuenta los siguientes períodos de comidas dados en horas locales del lugar donde se encuentre el Tripulante:

Comida: Desde las 14:00 horas hasta las 16:00 horas.
 Cena: Desde las 21:00 horas hasta las 23:00 horas.

Los días sin pernocta fuera de base se percibirá media dieta cuando la actividad laboral coincida con los horarios de comida o cena, y el Tripulante no pueda comer o cenar con cargo a la Compañía. Si la actividad que desempeña el Tripulante le impide realizar las dos comidas principales

del día con cargo a la Compañía, el Tripulante percibirá una dieta completa. Para ello, bastará con que en los períodos de tiempo determinados en el párrafo anterior de este artículo se de alguna de las circunstancias enumeradas a continuación o cualquier otra, siempre que el Tripulante no haya podido comer o cenar:

Coincidencia de los períodos de comidas con escalas, conexiones o demoras en tierra.

Coincidencia de los períodos de comidas con transporte en situación.

Inexistencia a bordo de las comidas correspondientes a un servicio de vuelo.

La dieta del día de salida de base anterior a una pernocta fuera de base se devengará dependiendo de la hora de iniciación de la actividad del servicio de vuelo o del transporte en situación de salida de base:

Se percibirá una dieta completa cuando la hora de iniciación sea anterior a las 16:00 horas.

Se percibirá media dieta cuando la hora de iniciación sea entre las 16:00 y las 23:00 horas.

No se devengará dieta alguna cuando la hora de iniciación sea después de las 23:00 horas.

La dieta del día de regreso a base después de una pernocta fuera de base, se devengará dependiendo de la hora de finalización del servicio de vuelo o del transporte de situación de regreso a base:

Si la hora de finalización es anterior a las 14:00 horas no se devengará dieta alguna.

Si la hora de finalización es entre las 14:00 y las 21:00 horas se devengará media dieta correspondiente a ese día.

Si la hora de finalización es después de las 21:00 horas se devengará una dieta completa.

Tanto las horas de este párrafo como las del párrafo anterior son horas locales de la base del tripulante.

Sólo se devengará como máximo una dieta por día natural.

Con independencia de lo expuesto anteriormente, cuando se realicen vuelos nacionales o internacionales se devengará una dieta de contacto nacional o internacional respectivamente dentro de cada día natural. En caso de vuelo mixto prevalecerá la internacional, es decir la de mayor importe. Las cantidades a percibir se establecen en las tablas salariales.

SECCIÓN V. OTROS CONCEPTOS ECONÓMICOS

Artículo 146. *Retribución durante las vacaciones.*

El disfrute de las vacaciones, tanto en fracciones como de una sola vez, no alterará la retribución de los conceptos fijos.

Cuando en un mes se disfrute de una fracción de vacaciones, en cuanto a los conceptos variables de los días de trabajo que resten en el mes, se tendrá en cuenta para el cálculo del número de horas tomadas de referencia para la retribución del Exceso de Prima de Razón de Viaje y del Exceso de Actividad Laboral Mensual, su disminución en una treintava parte por cada día de vacaciones disfrutado.

Artículo 147. *Retribución de la situación de Comisión de Servicio.*

Durante los cursos o situaciones de Comisión de Servicio de duración igual o superior a un mes continuado, a partir del trigésimo día se devengará la media de las horas de vuelo efectuadas en igual período de tiempo por los Pilotos de categoría 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.

Artículo 148. *Gratificación de destacamento, residencia y destino.*

Para lo referente a estas gratificaciones se estará a lo dispuesto en el Capítulo VI de este Convenio.

Artículo 149. *Anticipo para dietas y gastos de viaje.*

Los Tripulantes recibirán por una sola vez y en concepto de adelanto la cantidad de 480,81.-€ para afrontar los gastos que les ocasionen los desplazamientos para la realización de los servicios programados por la Compañía. Esta cantidad será incluida en la primera nómina abonada a cada Tripulante después de su contratación y revertirá a la Empresa en el momento de liquidar el finiquito.

SECCIÓN VI. NIVELES Y PERFILES

Artículo 150. *Niveles retributivos.*

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

Pilotos	Niveles								
	1A 1	2	3	4	5	6	7	8	9
Primeros	1A 1	2	3	4	5	6	7		
Segundos	1A 1	2	3	4	5	6	7	8	9

Para el cambio de niveles retributivos se estará a lo dispuesto en el artículo 151. Por cambio de nivel retributivo.

Artículo 151. *Cambio de nivel retributivo.*

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

1.^a Permanencia de un año en el noveno nivel, permanencia de dos años desde el octavo nivel hasta el cuarto inclusive, tres años en los niveles tercero, segundo y primero, transcurrido dicho plazo pasará al nivel 1 A.

2.^a En el caso de que un Tripulante haya estado en situación de I.T., haber completado el 60% de la media anual de las horas voladas por la flota o flotas a las que pertenezca, en la especialidad en que haya permanecido durante este tiempo.

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

En el caso de la promoción de Segundo a Primer Piloto, el nivel retributivo será el nivel 7 de la tabla de Primeros Pilotos sin perjuicio de lo establecido en el artículo 35.

En el supuesto de que un segundo piloto en el momento de su contratación mantenga una habilitación de tipo en vigor, podrá a criterio de la Compañía pasar al nivel 8 o al 7.

Artículo 152. *Perfiles de vuelo.*

Siempre que este Convenio haga referencia a horas de vuelo, a efectos retributivos, se entenderá que se refiere a horas de perfil. A efectos de retribución se utilizarán las horas reales «entre calzoes» cuando en un vuelo determinado, por razones aeroportuarias o de tráfico aéreo, o por causas meteorológicas, estas resulten mayores que las horas de perfil calculados por el mismo.

Los perfiles de vuelo de todos los vuelos realizados por Futura serán publicados como D.A.C. En el caso de no existir perfil de vuelo para un trayecto determinado la Empresa sumará el 12% adicional al tiempo real de vuelo (12% del tiempo entre calzoes).

Artículo 153. *Fórmula de cálculo de los perfiles de vuelo.*

El cálculo de los perfiles se realizará con arreglo a la fórmula y los criterios que se han venido utilizando hasta el momento.

En caso de incorporación de nuevos aviones se crearán y se modificarán los perfiles de vuelo correspondientes a las nuevas aeronaves atendiendo a los mismos criterios tomados en la creación de los perfiles actuales de la Compañía.

Los criterios de cálculo de los perfiles serán los que figuran en el Anexo Número III.

CAPÍTULO XI

Premios, faltas y sanciones

SECCIÓN I. PREMIOS

Artículo 154. *Sistemas de premios.*

Con el fin de recompensar y estimular la conducta, rendimiento, laboriosidad y cualidades sobresalientes del personal en el cumplimiento de sus obligaciones, Futura establecerá un sistema de premios con arreglo a lo establecido en el artículo siguiente.

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 155. *Conductas a premiar.*

A título indicativo y sin excluir la existencia de otras conductas dignas de premio, se señalan como actos dignos de tal los siguientes:

Los que con riesgo de la vida o integridad personal realice un Tripulante, con el fin de evitar un accidente o reducir su importancia, defender bienes de la compañía o con fines análogos.

Aquellos cuya realización no exija exposición de la vida o integridad, pero sí una voluntad manifiesta, por encima de los deberes reglamentarios, para evitar o vencer una anomalía en bien del servicio.

La realización de los servicios encomendados por la Empresa, no de modo formulario y corriente, sino subordinando a ello su comodidad e incluso sus intereses particulares, sin que nadie ni nada se lo exija.

La aportación de ideas o procedimientos originales para el aumento de la eficacia de la Empresa o la solución de problemas que suponga una mejoría en el servicio o en los resultados de ésta.

La fidelidad a la Compañía acreditada por los servicios continuados a Futura durante un período no inferior a veinticinco años, sin nota desfavorable de carácter grave.

Artículo 156. *Clases de premios.*

Para premiar las conductas descritas en el artículo anterior, Futura podrá conceder los siguientes premios:

- Cartas de felicitación o mención honorífica.
- Viajes de descanso.
- Premios en metálico.
- Cualquier otro que la Compañía decida implantar.

SECCIÓN II. FALTAS

Artículo 157. *Clasificación de las faltas.*

Toda falta cometida por un Tripulante se clasificará en leve, grave o muy grave.

Llegado el momento de analizar el comportamiento de un Tripulante en lo relativo a la operación de vuelo, no se considerará el error o descuido profesional involuntario, sino la actitud de desidia o negligencia inexcusable, la intencionalidad en la conducta anómala y la reiteración de las faltas.

SECCIÓN III. SANCIONES

Artículo 158. *Comisión Técnica.*

Cuando la Dirección de la Compañía pretenda sancionar a un Tripulante Técnico, deberá convocar previamente la reunión de la Comisión Técnica. Esta comisión estará integrada por dos miembros por parte de la Compañía y dos miembros de la Representación de los Pilotos. Si el Tripulante afecto a la Comisión Técnica estuviera afiliado a algún sindicato, uno de los miembros de dicha Comisión será de su propio sindicato, y el otro se elegirá por mayoría entre el resto de la Representación de los Pilotos.

La Compañía comunicará por escrito al interesado y a la Representación de los Pilotos la decisión de iniciar un expediente. Una vez recibida dicha comunicación se constituirá la comisión con arreglo a lo establecido en el párrafo anterior, debiendo tener la comisión en su poder para este acto toda la información pertinente al caso que obre en poder de la Compañía. En el seno de dicha comisión se podrá solicitar para cada caso un dictamen jurídico, un dictamen técnico o ambos.

La Comisión, una vez constituida y formalizada el acta de constitución y recibidos los dictámenes anteriormente citados, tendrá que emitir su informe en el plazo máximo de diez días hábiles, interrumpiéndose mientras tanto el plazo de prescripción para sancionar.

La Comisión levantará acta de acuerdo o desacuerdo tras el análisis profundo de los hechos y a la luz de los dictámenes recibidos. En caso de desacuerdo entre la Compañía y los Tripulantes Técnicos, cada parte o, en caso necesario, cada miembro de la Comisión, dictará su propia resolución por separado, añadiéndose al acta definitiva de la Comisión Técnica.

La decisión tomada no será vinculante para la Compañía, si bien implicará la nulidad de cualquier sanción impuesta por la Compañía cuando no se hubieran seguido los trámites regulados en el presente artículo.

Artículo 159. *Clasificación de las sanciones.*

Las Sanciones 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.

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 160. *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.

Artículo 161. *Anotación en el expediente personal.*

Futura anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas, a excepción de la amonestación verbal.

Transcurridos uno o tres meses, según se trate, respectivamente, de falta leve o grave, desde el día en que se impuso la sanción sin que se hubiese producido una reincidencia del mismo tipo de falta, se procederá a retirar la anotación de infracción del expediente del Piloto.

En el caso de faltas muy graves se procederá a retirar la primera anotación del expediente personal a los seis meses en caso de que no se produzca una nueva falta muy grave. Si en el expediente del Tripulante ya figurarán dos faltas muy graves, estas se borrarán cuando en el plazo de un año no se produzca una nueva falta muy grave.

Artículo 162. *Sanciones muy graves.*

Al efecto de dar un tratamiento específico al procedimiento de imposición de sanciones por falta muy grave, en los supuestos que así se contemplan en el régimen de faltas y sanciones que recoge el Convenio Colectivo, se establece un sistema de sanciones basado en el concepto de la reiteración de faltas muy graves. Se acuerda la aplicación de las siguientes sanciones ordenadas en función de esta reiteración, observándose las caducidades establecidas en el último párrafo del artículo anterior:

- 1.º Suspensión de empleo y sueldo de 16 días a 60 días.
- 2.º Inhabilitación durante seis meses para ejercer de Comandante. En el caso de los Segundos Pilotos, inhabilitación durante seis meses para la promoción, o 60 días de empleo y sueldo a elección de la Compañía.
- 3.º Despido.

En el caso de llegarse a la decisión de despido, y siempre que exista una sentencia judicial posterior de despido improcedente, FUTURA podrá decidir si readmite al Piloto afectado o si, por el contrario, aplica la medida de despido. Si la decisión final es aplicar el despido, FUTURA se compromete a asumir las cantidades que se detallan a continuación:

45 días por año trabajado con el máximo de 42 meses.

El importe señalado en el punto anterior se incrementará en ocho días adicionales por año de servicio, computado según el párrafo precedente, si la Comisión descrita en el Art. 158 lo acuerda por mayoría. En caso de empate, prevalecerá el voto de calidad de la Representación de los Pilotos.

Para la percepción del complemento de ocho días descrito, será preciso que el Tripulante Técnico afectado tenga una antigüedad administrativa mínima de tres años.

Disposición final única. *Derogatoria.*

El presente Convenio deroga el Convenio Colectivo anterior.

Palma de Mallorca, 9 de julio de 2004.

ANEXO I

Tabla Salarial 1º Pilotos - Año 2004 (IPC Previsto 2,0%)

NIVEL	S.B.	P.R.V.	TRANSP.	A.TECN.	PR.RESP.	TOTAL	P.HORA	1º BLOQUE	2º BLOQUE	NOCT.	D.N.D.	D.N.M.	D.I.M.	D.C.N.	D.C.I.	E.A.L.M.
	€/MES	€/MES	€/MES	€/MES	€/MES	ANUAL		€/HORA	€/HORA	€/HORA	€/HORA	€/DIA	€/DIA	€/DIA	€/DIA	€/DIA
7,00	2577,00	1840,72	158,43	432,10	1610,62	91483,12	36,81	47,85	64,42	9,20	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
6,00	2577,00	1978,77	158,43	432,10	1610,62	93415,82	39,58	51,45	69,27	9,90	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
5,00	2577,00	2116,83	158,43	432,10	1610,62	95348,66	42,34	55,04	74,10	10,59	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
4,00	2577,00	2254,89	158,43	432,10	1610,62	97281,50	45,10	58,63	78,93	11,28	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
3,00	2577,00	2392,93	158,43	432,10	1610,62	99214,06	47,86	62,22	83,76	11,97	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
2,00	2577,00	2530,98	158,43	432,10	1610,62	101146,76	50,62	65,81	88,59	12,66	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
1,00	2577,00	2669,04	158,43	432,10	1610,62	103079,60	53,38	69,39	93,42	13,35	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
1A	2577,00	2807,09	158,43	432,10	1610,62	105012,30	56,14	72,98	98,25	14,04	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08

Seguros			
Pilotos a partir de 51 años		447,58	€/mes
Pilotos a partir de 41 años y menores de 51 años		414,85	€/mes
Pilotos a partir de 31 años y menores de 41 años		382,11	€/mes
Pilotos menores de 31 años		349,37	€/mes

Primas Personal Técnico Vuelo

PRIMA DIRECCIÓN OPS	1908,77
PRIMA JEFE DE FLOTA	1044,57
PRIMA JEFE INSTRUCCIÓN	1296,29
PRIMA INSTRUCCIÓN	864,17
PRIMA JEFE SEG. VUELO	864,17
PRIMA JEFE OFIC. TÉCNICA	629,26
PRIMA INSTRUCCIÓN TIERRA PILOTOS TIERRA TCP'S	641,86
PRIMA INSTRUCCIÓN TIERRA PILOTOS	432,10

* LA PRIMA DE RESPONSABILIDAD SE ABONARÁ EXCLUSIVAMENTE CUANDO SE EJERZAN LAS FUNCIONES DE COMANDANTE.

ANEXO II

Tabla Salarial 2º Pilotos - Año 2004 (IPC Previsto 2,0%)

NIVEL	S.B.	P.R.V.	TRANSP.	A.TECN.	TOTAL	P.HORA	1º BLOQUE	2º BLOQUE	NOCT.	D.N.D.	D.N.M.	D.I.M.	D.C.N.	D.C.I.	E.A.L.M.
	€/MES	€/MES	€/MES	€/MES	ANUAL		€/HORA	€/HORA	€/HORA	€/HORA	€/DIA	€/DIA	€/DIA	€/DIA	€/DIA
9	1.329,79	584,79	158,43	432,10	33.890,46	11,70	15,20	20,47	2,92	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
8	1.737,04	715,45	158,43	432,10	41.421,21	14,31	18,60	25,04	3,58	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
7	1.955,81	819,76	158,43	432,10	45.944,26	16,40	21,31	28,69	4,10	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
6	2.300,91	920,36	158,43	432,10	52.184,13	18,41	23,93	32,21	4,60	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
5	2.300,91	1.058,42	158,43	432,10	54.116,88	21,17	27,52	37,04	5,29	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
4	2.300,91	1.196,47	158,43	432,10	56.049,64	23,93	31,11	41,88	5,98	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
3	2.300,91	1.334,52	158,43	432,10	57.982,31	26,69	34,70	46,71	6,67	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
2	2.300,91	1.472,57	158,43	432,10	59.915,07	29,45	38,29	51,54	7,36	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
1	2.300,91	1.610,63	158,43	432,10	61.847,82	32,21	41,88	56,37	8,05	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08
1A	2.300,91	1.748,69	158,43	432,10	63.780,77	34,97	45,47	61,20	8,74	8,39	52,71	121,83	22,59	35,39	10,08

Seguros			
Pilotos a partir de 51 años		447,58	€/mes
Pilotos a partir de 41 años y menores de 51 años		414,85	€/mes
Pilotos a partir de 31 años y menores de 41 años		382,11	€/mes
Pilotos menores de 31 años		349,37	€/mes

Primas Personal Técnico Vuelo

PRIMA DIRECCIÓN OPS	1.908,77
PRIMA JEFE DE FLOTA	1.044,57
PRIMA JEFE INSTRUCCIÓN	1.296,29
PRIMA INSTRUCCIÓN	864,17
PRIMA JEFE SEG. VUELO	864,17
PRIMA JEFE OFIC. TÉCNICA	629,26
PRIMA INSTRUCCIÓN TIERRA PILOTOS TIERRA TCP'S	641,86
PRIMA INSTRUCCIÓN TIERRA PILOTOS	432,10

S.B. =	SALARIO BASE MENSUAL (14 MENSUALIDADES)
P.R.V. =	PRIMA RAZÓN VIAJE MENSUAL (14 MENSUALIDADES)
TRANSP. =	PLUS DE TRANSPORTE MENSUAL (12 MENSUALIDADES)
A.TEC. =	PLUS DE ASISTENCIA TÉCNICA MENSUAL (TRANSIT CHECK) (12 MENSUALIDADES)
P. RESP. =	PRIMA DE RESPONSABILIDAD MENSUAL (COMANDANTES) (14 MENSUALIDADES)
1º BLOQUE =	HORAS COMPRENDIDAS ENTRE 50 Y 75
2º BLOQUE =	HORAS COMPRENDIDAS ENTRE 75 EN ADELANTE
NOCT. =	HORAS DE ACTIVIDAD LABORAL COMPRENDIDAS ENTRE LAS 21.00 L.T. Y LAS 08.00 L.T.
D.N.D. =	PLUS POR DESCANSO NO DISFRUTADO DIARIO
D.N.M. =	DIETA NACIONAL DE MANUTENCIÓN
D.I.M. =	DIETA INTERNACIONAL DE MANUTENCIÓN
D.C.N. =	DIETA DE CONTACTO NACIONAL
D.C.I. =	DIETA DE CONTACTO INTERNACIONAL
E.A.L.M. =	EXCESO ACTIVIDAD LABORAL MENSUAL (MÁS DE 160 HORAS/MES)

ANEXO III

Los criterios de cálculo de los perfiles de vuelo serán los que se han venido utilizando hasta el momento.