

Categorías	Salario Convenio — Pesetas	Salario anual — Pesetas
GRUPO V		
<b>Personal subalterno</b>		
Conserje .....	80.127	1.201.905
Cobrador .....	80.127	1.201.905
Vigilante, Sereno, Ordenanza, Portero .....	80.127	1.201.905
Personal de limpieza (por horas) .....	312	—
Limpiador/a (jornada completa) .....	80.127	1.201.905

Las partes acuerdan iniciar la negociación para un nuevo Convenio el martes, día 8 de febrero de 2000, a las diez treinta horas, con el compromiso de finalizar las mismas antes del 1 de marzo del mismo año.

De no ser así, las distintas representaciones solicitarán la intervención de mediadores de este Servicio.

Asimismo, las partes acuerda la remisión de esta acta a la Dirección General de Trabajo a efectos de registro, depósito y publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

**2868**

*RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2000, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del I Convenio Colectivo entre «Pan Air Líneas Aéreas, Sociedad Anónima» y el colectivo de Pilotos.*

Visto el texto del I Convenio Colectivo entre «Pan Air Líneas Aéreas, Sociedad Anónima» y el colectivo de Pilotos (código de Convenio número 9012580), que fue suscrito con fecha 8 de noviembre de 1999, de una parte por los designados por la Dirección de la empresa, para su representación, y de otra por Delegados del Sindicato SEPLA, en representación de los trabajadores, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 90, apartados 2 y 3, del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, y en el Real Decreto 1040/1981, de 22 de mayo, sobre registro y depósito de Convenios Colectivos de trabajo,

Esta Dirección General de Trabajo 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, 25 de enero de 2000.—La Directora general, Soledad Córdova Garrido.

## I CONVENIO COLECTIVO DE TRABAJO ENTRE «PAN AIR LÍNEAS AÉREAS, SOCIEDAD ANÓNIMA» Y EL COLECTIVO DE PILOTOS

### Disposiciones generales

#### Artículo 1. *Ámbito personal y funcional.*

Son partes firmantes del presente Convenio Colectivo de trabajo, por la parte empresarial, la empresa «Pan Air Líneas Aéreas, Sociedad Anónima» (en adelante, PNRSA), y por parte, del colectivo de Pilotos, la representación elegida por los mismos (en adelante la representación de los Pilotos).

El presente Convenio afecta a los Pilotos de plantilla de PNRSA con base en territorio español, encuadrados en el grupo de Pilotos, en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

a) Los Pilotos contratados por PNRSA para desarrollar su trabajo desde cualquier base localizada fuera del territorio español.

b) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicio de vuelo, que se regirá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros Convenios Colectivos.

c) El personal que ingrese en la empresa en función de título aeronáutico recogido en el Real Decreto 959/1990, de 21 de julio, sobre navegación aérea, y que sea contratado para desempeñar funciones distintas a las de los Pilotos.

#### Artículo 2. *Ámbito territorial.*

El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca a todos los centros y lugares de trabajo que PNRSA tenga establecidos, o que establezca en el futuro, en todo el territorio del Estado español, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo 1.

#### Artículo 3. *Ámbito temporal y denuncia.*

El presente Convenio tendrá una vigencia de tres años desde la firma del mismo y una vez registrado por la autoridad laboral. La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos desde el día 1 de enero de 1999. Los artículos que establezcan fecha a efectos económicos se aplicarán desde la fecha establecida en los mismos.

Este Convenio será prorrogable tácitamente por período de doce meses a partir de la finalización de la vigencia del mismo, si con una antelación mínima de dos meses a la fecha de su vencimiento no ha sido expresamente pedida su revisión total o parcial, por cualquiera de las dos partes. No obstante lo anterior, seguirá manteniendo sus efectos hasta que sea sustituido por el segundo Convenio.

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

Cuantas mejoras económicas se establecen en este Convenio producirán la compensación de aquellas que con carácter voluntario o pactado hubiese ya otorgado PNRSA.

#### Artículo 5. *Vinculación a la totalidad.*

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

Si por la autoridad competente se modifica substancialmente alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión negociadora deberá reunirse a reconsiderar si cabe la modificación, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio.

#### Artículo 6. *Trato más favorable.*

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los Pilotos.

#### Artículo 7. *Comisión Paritaria de Interpretación.*

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

La representación de los Pilotos estará integrada, como máximo, por tres Pilotos miembros de la sección sindical. Los representantes de la empresa serán nombrados libremente por ésta, hasta un máximo de tres miembros pertenecientes a PNRSA.

La Comisión ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio y su facultad será la de interpretar las normas del mismo, sin perjuicio de las competencias de la jurisdicción laboral.

Cuando en la interpretación del texto del Convenio se presentasen soluciones dudosas, se presentará la materia en cuestión a la Comisión, que deberá emitir un informe sobre el asunto de que se trate, sin perjuicio de que, en el caso de no estar las partes de acuerdo con tal informe, se someta el mismo a la Jurisdicción de Trabajo o a la autoridad administrativa laboral, según las respectivas competencias.

Además de las funciones de interpretación descritas en los párrafos anteriores, la Comisión Paritaria de Interpretación tendrá como objeto el seguimiento del Convenio. A tal fin, la Comisión Paritaria se reunirá necesariamente con carácter ordinario una vez al año dentro del plazo de dos meses a contar desde la fecha de aniversario de la firma del presente Convenio. No obstante lo anterior, la Comisión celebrará tantas reuniones extraordinarias como sean necesarias para el adecuado seguimiento del Convenio.

#### Artículo 8. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*

Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la empresa nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior

o inferior a la que los Pilotos realicen, o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de las dos representaciones, sin que en ningún caso pueda resultar perjudicado el Piloto o Pilotos afectados por la nueva incorporación de aviones.

#### Artículo 9. *Salvaguardia de los intereses de la empresa.*

Los Pilotos durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de la empresa como propios, a tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la empresa o de sus resultados económicos.

#### Artículo 10. *Dedicación y títulos.*

Los Pilotos se obligan a dedicar su actividad profesional a la empresa, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que les correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

PNRSA se compromete a facilitar a los Pilotos los medios necesarios para mantener actualizados los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones, que sean competencia de la empresa, y a mantener el control de las fechas de vencimiento de los mismos, avisando previamente a los interesados.

El Piloto utilizará las facilidades dadas por PNRSA y no será responsable de las demoras que en la renovación de los títulos o licencias puedan darse, excepto en caso de incumplimiento por parte de los Pilotos.

#### Artículo 11. *Régimen de vida.*

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

#### Artículo 12. *Otras ocupaciones.*

Los Pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no retribuida, que signifique competencia de transporte aéreo a la compañía.

#### Artículo 13. *Regulación de empleo.*

No se podrá plantear expediente de regulación de empleo mientras existan vuelos bajo el indicativo de vuelo «PNR» realizados por empresa distinta de «Pan Air Líneas Aéreas, Sociedad Anónima».

Cuando la suspensión o resolución de contratos fuera aprobada por la autoridad laboral competente, y no afectara a la totalidad de la plantilla, se considerará el escalafón administrativo en orden inverso entre la totalidad de los Pilotos sin distinción de categorías profesionales, para determinar los Pilotos afectados por dicho expediente. A estos efectos, la plantilla no afectada por la regulación de empleo deberá desglosarse entre Comandantes y Copilotos, pasando los Comandantes de menor antigüedad técnica que así les corresponda a realizar las funciones de la especialidad de Copiloto, manteniendo no obstante los emolumentos como Comandante (salvo la prima de responsabilidad), hasta el número que haga falta para normalizar la composición de tripulaciones.

Si desaparecieran las causas que hubiesen originado la regulación de empleo se tenderá a volver a la situación de origen por el mismo orden de escalafón, y se hará en orden inverso al aplicado en el párrafo anterior.

No podrán contratarse nuevos Pilotos por parte de PNRSA, hasta tanto en cuanto no se haya ofertado el trabajo a los que hubiesen cesado como consecuencia de un expediente de regulación de plantilla, siempre y cuando dicha contratación afecte a los puestos de trabajo que hayan ocupado los Pilotos implicados en el referido expediente, sin perjuicio de las indemnizaciones percibidas, y no hayan transcurrido tres años desde los respectivos ceses. En caso de aceptarse la oferta de trabajo, los contratos a suscribir lo serían «ex novo» y de acuerdo con las disposiciones legales de aplicación en estos casos. Tanto la representación de los Pilotos como los Pilotos afectados por el expediente de regulación de empleo, podrán ejercer cuantas acciones legales y judiciales estimen oportunas frente al citado expediente.

#### Artículo 14. *Legislación vigente y reglamentos internos.*

Para conseguir que las operaciones de vuelo de Pan Air se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y económica necesarios, los Pilotos y PNRSA se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones y de Aviación.

No obstante lo anterior, ningún Manual o norma de régimen interior de la compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Asimismo, la Dirección de la compañía se responsabilizará de facilitar a los Pilotos acceso a los Manuales vigentes, así como a las revisiones correspondientes a los mismos y que dichos Manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

#### Artículo 15. *Alcance de las definiciones.*

Con el fin de desarrollar las definiciones legalmente establecidas y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan a continuación en los siguientes artículos las definiciones de las distintas categorías que pueda tener un Piloto.

#### Artículo 16. *Tripulación.*

Conjunto de Pilotos y, en su caso, Oficiales Técnicos de Vuelo o Tripulantes de Cabina de Pasajeros (no vinculadas las dos últimas categorías al presente Convenio) nombrados expresamente por la Dirección de PNRSA para la realización de un servicio de vuelo.

Durante la realización del vuelo actúan directamente a las órdenes del Comandante, al que auxilian, ayudan y asesoran en el cumplimiento de la misión que les está encomendada.

#### Artículo 17. *Pilotos. Categorías profesionales.*

A) Comandante: Es la persona que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como Primer Piloto y a quien la empresa ha reconocido la categoría de Comandante.

B) Primer Piloto: Es la persona que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, y a quien la empresa ha calificado como apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje.

C) Copiloto: Es la persona que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, y a quien la empresa ha calificado como apto para auxiliar al Primer Piloto en las funciones de pilotaje y sustituirlo en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

#### Artículo 18. *Niveles y grupos.*

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

Se considera grupo la totalidad de los Pilotos que ostenten la categoría de Pilotos y que pertenezcan a una de las categorías de este Convenio.

Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los Pilotos por niveles, se establecen los siguientes niveles a efectos únicamente retributivos:

Comandantes: Niveles 7A, 7B, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Primer Piloto: Niveles 3, 2, 1.

Copiloto: Niveles 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

#### Artículo 19. *Cambio de nivel.*

La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el Piloto se cumplan las tres condiciones siguientes:

A) Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado, excepto en los niveles 7A y 7B en los cuales el tiempo de permanencia será de un año.

B) Haya estado disponible para ser programado durante un 75 por 100 del tiempo durante la estancia en ese nivel, siempre que la falta de disponibilidad sea imputable al Piloto.

C) Haya superado satisfactoriamente, como máximo en dos oportunidades, los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión, como los períodos de comprobación y calificación de aptitudes profesionales requeridas por la autoridad aeronáutica.

Las limitaciones establecidas en el punto B) no serán de aplicación a aquellos Pilotos que, bien por la función que desempeñan dentro de la compañía, o bien por las condicionantes legales de su cargo no hubieran podido realizarlas.

Los niveles 3 y 2 de Primeros Pilotos se aplicarán a aquellos Pilotos contratados directamente de la calle, hasta su promoción a Comandante (nivel 7A). El nivel 1 de Primer Piloto se aplicará a los Copilotos de PNRSA que sean promocionados a Primeros Pilotos, durante el período en que aún no sean considerados Comandantes (nivel 7A).

El nivel 8 de Copiloto es el nivel en el que permanecen los nuevos Pilotos de Pan Air hasta la obtención de calificación de tipo. El nivel 7 de Copiloto es el nivel en el que permanecen los nuevos Pilotos desde la obtención de la calificación de tipo hasta el final del entrenamiento en línea.

Durante este período tendrán como complementos las dietas correspondientes y la actividad nocturna.

#### Artículo 20. *Escalafón profesional y su ordenación.*

Los Pilotos estarán relacionados en un escalafón único, bajo el epígrafe «Pilotos».

Contendrá, además del número de orden, la antigüedad administrativa, la antigüedad técnica en la categoría, el nivel y la fecha en que lo alcanzó, el grupo laboral, la categoría, la fecha de nacimiento y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

El número de orden estará basado en función de la antigüedad administrativa, la antigüedad técnica en la categoría y la edad, con esta prioridad.

El ingreso de cualquier Piloto en PNRSA se efectuará a continuación del último Piloto del escalafón en su correspondiente categoría profesional, a reserva de la superación del período de prueba.

La Dirección de PNRSA publicará el escalafón a 31 de diciembre, antes del 31 de marzo del siguiente año, disponiendo el personal interesado de un período de treinta días naturales a partir de su publicación para cursar las reclamaciones e impugnaciones que considere le asistan en sus derechos, en escrito razonado ante la Dirección de Operaciones, que dispondrá de un plazo igual para su contestación.

Los Pilotos que desempeñando la categoría de Comandante pasaran a realizar la de Primer Piloto mantendrán todos sus derechos de Comandante, a excepción de la prima de responsabilidad, su antigüedad técnica y su puesto en el escalafón.

#### Artículo 21. *Antigüedad administrativa.*

Vendrá determinada por la fecha de ingreso en la empresa, computándose a estos efectos todo el tiempo trabajado en otros grupos profesionales en la plantilla de PNRSA.

#### Artículo 22. *Antigüedad técnica (fecha de nombramiento en categoría).*

Se considerará antigüedad técnica la fecha de nombramiento en la categoría, siempre que se superen las pruebas técnicas adecuadas y se alcance efectivamente la categoría correspondiente. En el caso de los Comandantes viene determinada por el nombramiento como Primer Piloto según el artículo 25 del presente Convenio, sobre promoción. En el caso de los Copilotos, será la fecha de iniciación del curso teórico siempre que cumplan el requisito de haber superado el proceso de suelta sin necesidad de recibir más instrucción por causas personales de nivel técnico que una vez y media más de lo establecido como restricción por la DGAC en el reverso de su licencia; en otro caso, su fecha de antigüedad técnica será la de suelta en la especialidad.

#### Artículo 23. *Admisión e ingreso.*

El ingreso del personal piloto en PNRSA se realizará, fuese cual fuere la causa y procedimiento, a continuación del último Piloto del escalafón en la categoría profesional correspondiente.

Para cubrir necesidades puntuales de PNRSA, siempre que se acuerde por escrito y con anticipación con la representación de los Pilotos, se podrá contratar Pilotos por duración determinada.

La contratación de cualquier Piloto será inexcusablemente en fecha anterior a su entrenamiento en base o a desempeñar cualquier función a bordo como Piloto en una aeronave de PNRSA o por cuenta de ésta.

Los Pilotos de nuevo ingreso que realicen un curso de habilitación de tipo con cargo a PNRSA, se obligan a permanecer en la empresa por un plazo de dos años desde la finalización de dicho curso. Si durante

el citado plazo de dos años el Piloto extinguir de forma unilateral y voluntaria la relación laboral, deberá indemnizar a la empresa por el coste del citado curso, que para la flota de BAe 146 se establece en 4.500.000 pesetas. De la citada cantidad se amortizará la parte proporcional correspondiente por cada mes que se haya trabajado.

No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, si la empresa rescinde la relación laboral con el Piloto dentro del período de prueba, el Piloto no deberá pagar cantidad alguna por no haber amortizado el curso o por no dar el preaviso establecido en el Convenio.

En el supuesto de que el Piloto cesara en PNRSA por dimisión voluntaria o despido procedente antes del plazo de dos años efectivos, deberá abonar en su integridad el coste pendiente del curso, de acuerdo con el importe del gasto ocasionado por el mismo a PNRSA. Si el Piloto hubiera abonado alguna cuantía derivada del párrafo anterior, la misma será objeto de deducción de los importes resultantes por aplicación del presente párrafo.

#### Artículo 24. *Condiciones y pruebas de ingreso.*

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

Si al realizarse la promoción de Copilotos a Primeros Pilotos la Dirección de Operaciones y la representación de los Pilotos entendiesen que no hay ningún Copiloto que reuniese los requisitos para la promoción, se contratarían tantos Primeros Pilotos como vacantes por cubrir existan para dichos puestos por falta de requisitos, pasando éstos de nueva contratación a ocupar el último puesto del escalafón del personal de Pilotos dentro de los Primeros Pilotos.

#### Artículo 25. *Promoción.*

Se entenderá por promoción el paso de un Piloto de Copiloto a Primer Piloto.

Para promoverse, el Piloto deberá reunir, al menos, las siguientes condiciones:

A) Que le corresponda según la antigüedad técnica.

B) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor a las exigidas por la Dirección General de Aviación Civil.

En caso de no superar las pruebas teóricas, que necesariamente versarán sobre las materias impartidas por PNRSA en el programa del curso para la promoción a Primeros Pilotos, PNRSA facilitará un segundo examen al cabo de siete días. En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador, PNRSA facilitará una nueva sesión cuatro horas impartidas por otro Inspector e Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones.

Si finalmente el Piloto no superarse la prueba del simulador, quedará en suspenso su promoción durante un período de doce meses, transcurridos los cuales, si hubiera vacante, tendrá derecho a otro curso.

La designación de los Primeros Pilotos como Comandantes se realizará siempre en la flota de menor peso máximo estructural al despegue.

#### Artículo 26. *Progresión y regresión de Pilotos.*

A) Progresión: El cambio de flota a avión de peso máximo al despegue superior, esto es, de mayor categoría, se efectuará cuando las necesidades operativas lo dicten dando prioridad al orden de antigüedad técnica, requiriéndose para Comandantes un total de cinco mil horas de vuelo o superior. Las horas voladas en aviones de categoría tipo BAe-146 o superior serán multiplicadas por el factor 1,25. Todas las horas contempladas en este artículo deben ser de Piloto al mando o Copiloto.

La progresión de una flota a otra se realizará siempre respetando el orden de antigüedad técnica, siempre que se superen las pruebas establecidas dentro del curso de habilitación de tipo.

Si una vez ofertada la progresión a todos los Pilotos no se obtuviese el número de candidatos necesarios, ésta se realizará con carácter forzoso aplicando el orden inverso a aquel en el que se realice la oferta.

No podrán progresar aquellos Pilotos que, por cumplir la edad establecida para su cese obligado en el servicio de vuelo, no puedan estar en la nueva flota un mínimo de veinticuatro meses desde la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo.

B) Regresión: Se realizará con carácter voluntario después de transcurridos dos años desde la fecha de inicio del curso de habilitación de tipo, resolviendo favorablemente por riguroso orden de solicitud y conforme a las necesidades de las flotas de procedencia y destino.

La regresión tendrá carácter forzoso cuando disminuya el número de unidades de una flota determinada. El número de Pilotos que puedan regresar, en este caso, será como máximo igual al índice pactado de tripulaciones por avión o al real que exista en ese momento multiplicado por el número de unidades en disminución, lo que sea menor.

La regresión con carácter forzoso se realizará por orden inverso al de adscripción a la flota de procedencia y los afectados tendrán preferencia de progresión para incorporarse nuevamente a la flota de origen, si se operase una nueva unidad.

#### Artículo 27. *Asignación a flotas de los Copilotos.*

Los Copilotos serán asignados a las flotas que la Dirección de Operaciones estime conveniente, no siéndoles de aplicación las normas sobre progresión establecidas en el artículo anterior.

#### Artículo 28. *Pérdida de capacidad.*

Cuando cualquier Piloto de PNRSA, con una antigüedad administrativa mínima de cinco años, cese en vuelo con carácter definitivo por pérdida de la Licencia de Vuelo, ya sea por enfermedad, accidente, o por haber cumplido la edad fijada reglamentariamente sin haber alcanzado la edad de jubilación, dicho Piloto pasará a prestar servicio en tierra, en el puesto más idóneo a sus aptitudes, entre las vacantes existentes. La empresa mantendrá, en este caso, al citado trabajador de alta en la Seguridad Social con el mismo nivel que tuviese antes de la pérdida de Licencia de Vuelo.

La empresa reconoce la problemática que ocasiona la pérdida definitiva de licencia de vuelo en los Pilotos y se compromete a estudiar la posibilidad de alcanzar un convenio especial con la Seguridad Social o montepío correspondiente si ello fuera posible, de acuerdo a las disposiciones legales vigentes.

#### Artículo 29. *Programaciones.*

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

PNRSA preparará sus programaciones de tal manera que estén en poder de los Pilotos al menos cuatro días antes de la finalización de la anterior serie programada. Dicha programación se publicará, como mínimo, con periodicidad mensual. Ambas condiciones se cumplirán excepto en caso de acuerdo puntual en contra pactado con los representantes de los Pilotos.

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

Las programaciones del mes repartirán equitativamente entre los Pilotos de una misma especialidad y flota el número de horas y tipos de vuelos, de manera que trimestralmente se compensen las diferencias que puedan surgir en dichos conceptos. La Dirección de Operaciones publicará trimestralmente el número de horas.

#### Artículo 30. *Período de prueba.*

Los Pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuera la forma de contratación. Excepto pacto en contra del interesado con la empresa, haciendo ésta renuncia expresa al período de prueba.

Durante ese período PNRSA podrá rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

#### Artículo 31. *Licencias.*

A) Licencias retribuidas: PNRSA concederá licencia con derecho a retribución a los Pilotos que lo soliciten por escrito, siempre que medien las causas que lo justifiquen y los plazos siguientes:

1. Quince días naturales en caso de matrimonio.
2. Tres días en los casos de nacimiento de hijo o enfermedad o fallecimiento de parientes hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Cuando, con tal motivo, el trabajador necesite hacer un desplazamiento al efecto, el plazo será de cuatro días.
3. Dos días por traslado del domicilio habitual.

4. Para realizar funciones sindicales o de representación del personal en los términos establecidos legal o convencionalmente.

5. Por exámenes, de acuerdo con la legislación vigente.

6. Por el tiempo indispensable para cumplir con un deber de carácter público inexcusable.

7. Para incorporarse a destacamento, residencia o destino, dos, tres o cuatro días respectivamente, y la mitad de estos días para reincorporarse a su base.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas, los Pilotos deberán informar a la mayor brevedad a su Jefe de Flota, reservándose la empresa el derecho de exigir los justificantes, documentos legales o médicos que acrediten la existencia de las circunstancias alegadas para la obtención de la licencia.

B) Licencia no retribuida: Anualmente como máximo el 10 por 100 de los Pilotos de cada categoría y flota tendrán derecho a disfrutar sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días naturales ininterrumpidamente para asuntos particulares. Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas. Siempre que las necesidades de servicio lo permitan, se podrá incrementar el mencionado número de concesiones, por decisión discrecional de PNRSA. Durante las licencias no retribuidas, que no excedan de quince días, PNRSA seguirá abonado las cuotas correspondientes a la Seguridad Social. Este plazo de licencia podrá ser de hasta seis meses si así se establece de común acuerdo, no corriendo en este caso PNRSA con el coste de la Seguridad Social.

Para evitar modificaciones y alteraciones en la programación de los vuelos, la petición de licencia no retribuida deberá presentarse al Jefe de Flota con antelación mínima de treinta días al comienzo del período programado en que vaya a disfrutarse.

#### Artículo 32. *Excedencia voluntaria.*

Los Pilotos con un tiempo mínimo de cinco años de servicios cumplidos en PNRSA podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria, sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo, sin que tal situación compute antigüedad alguna.

No existirá para PNRSA obligación de conceder la excedencia voluntaria solicitada cuando existiere en tal situación un número de Pilotos superior a uno por cada 20 o fracción, por cada especialidad dentro de cada flota.

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

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

La excedencia voluntaria, en su caso, se concederá por plazo no inferior a seis meses, y podrá prorrogarse por períodos iguales hasta un plazo máximo de cinco años. El Piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de PNRSA, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que se comenzó la excedencia. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación perderá el derecho a la reincorporación.

El excedente voluntario que no solicite el reingreso por escrito a la empresa treinta días antes de la terminación del plazo de excedencia, causará baja definitiva en PNRSA. Copia de tal solicitud se entregará por PNRSA a la representación de los Pilotos en el plazo de quince días.

PNRSA podrá conceder a su discreción excedencia voluntaria para prestar servicios de vuelo en una compañía de líneas aéreas a aquellos Pilotos que cumplan con las condiciones de tener acreditados más de cinco años de servicios de vuelo en PNRSA, haber concluido su último curso de calificación de tipo, por cuenta de la misma, al menos veinticuatro meses antes de la fecha de inicio de la excedencia y solicitarlo por escrito tres meses antes de que se produzca dicha excedencia. Copia de tal solicitud se entregará por PNRSA a la representación de los Pilotos en el plazo de quince días.

Los sobrecostos de instrucción que se le ocasionen a PNRSA por las circunstancias contempladas en este artículo irán con cargo al Piloto, finalizada la excedencia voluntaria, la empresa tiene la obligación de reincorporar al Piloto excedente, en la primera vacante que se produzca, manteniéndole el nivel en el que estuviera al solicitar la excedencia.

#### Artículo 33. *Excedencia forzosa.*

Darán lugar a esta situación las causas previstas por las leyes.

La excedencia forzosa se prolongará por el tiempo que duren las circunstancias que la determinen, computándose este período a efectos de antigüedad.

La reincorporación, que tendrá carácter inmediato, deberá ser solicitada por el interesado dentro del mes siguiente a la terminación de la situación que cause la excedencia forzosa, perdiendo en caso contrario el derecho a la reincorporación en PNRSA.

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

#### Artículo 34. *Pilotos en suspensión de actividad.*

Es la situación en la que puede encontrarse un Piloto cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o administrativa, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

#### Artículo 35. *Base.*

Es aquella que fija la empresa en el contrato de trabajo del Piloto como su residencia habitual y desde la que se le programan los servicios.

#### Artículo 36. *Base operativa.*

Lugar donde el Piloto se encuentra en régimen de permanencia, en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

#### Artículo 37. *Destacamento.*

El lugar donde un Piloto se encuentra desplazado fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo de entre siete días continuos y seis meses, ambos inclusive, en un período de tres años. Durante su realización es la base operativa del Piloto.

Los destacamentos voluntarios se ofertarán según las normas contenidas en el anexo I a este Convenio.

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de dos meses, asignándose en orden inverso a la antigüedad administrativa dentro de su flota y categoría, de entre los que menor número de veces hayan estado destacados forzosos. Los gastos de hotel de un destacamento forzoso correrán por cuenta de PNRSA en el establecimiento habitual del resto de Pilotos en esa localidad. En caso de destacamento voluntario, estos gastos cubrirán un mes. Se cobrará una dieta de destacamento por día natural, según anexo III.

PNRSA se reunirá con los representantes de los Pilotos a finales de los meses de abril y octubre de cada año, para encontrar el sistema más eficiente de asignación de los Pilotos a las bases, por medio de destacamentos voluntarios. Una vez acordadas bilateralmente las condiciones de los destacamentos, podrán optar a los mismos todos los Pilotos, teniendo prioridad aquéllos con menor puntuación por destacamentos, según el anexo I de este Convenio, y de darse igualdad en el número de puntos, aquél con mayor antigüedad técnica de entre los de su especialidad y flota.

#### Artículo 38. *Residencia.*

Lugar al que un Piloto puede desplazarse voluntariamente fuera de su base por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a seis meses ni superior a dos años, en un período de tres años.

Las residencias voluntarias se ofertarán según las normas contenidas en el anexo I de este Convenio. Los gastos de hotel durante el primer mes de residencia correrán por cuenta de PNRSA en el establecimiento habitual del resto de Pilotos en esa localidad. Se cobrará una dieta de residencia por día natural, según anexo III.

Las residencias sólo tendrán carácter voluntario.

#### Artículo 39. *Destino.*

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

La situación de destino tendrá lugar, preferentemente, cuando pudiera cubrirse el destino con un Piloto que lo hubiere solicitado voluntariamente y siempre que éste cumpla las condiciones de especialidad y flota correspondiente.

En caso de tomar carácter forzoso se asignará en orden inverso de antigüedad administrativa de entre los que menor número de veces hayan estado con destino forzoso en su flota y categoría. Los gastos de hotel de los primeros seis meses de un destino forzoso correrán por cuenta de PNRSA, en el establecimiento habitual del resto de los Pilotos en la localidad.

Los Pilotos destinados forzosos tendrán derecho preferente a regresar a su base de origen en el supuesto de producirse vacantes, en función directa a su antigüedad administrativa. PNRSA renuncia expresamente a establecer destinos forzosos para los Copilotos que promocionen a Primeros Pilotos.

Pan Air Líneas Aéreas deberá indemnizar al Piloto que cambie de destino forzosamente con una cantidad monetaria igual a treinta días de sueldo íntegro por cada año trabajado en la empresa.

#### Artículo 40. *Actividad.*

A) Actividad laboral ordinaria: Se entiende por actividad laboral todo el tiempo que un Piloto permanece a disposición de PNRSA para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar, tanto en vuelo como en tierra.

El número de horas de actividad laboral mínima garantizada será de ciento sesenta mensuales, siempre que la jornada laboral sea de cuarenta horas semanales.

B) Actividad extraordinaria: La que supera las ciento sesenta horas mensuales.

#### Artículo 41. *Actividad aérea.*

El tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos. Se computa desde la presentación y firma del Piloto en el aeropuerto, como mínimo sesenta minutos antes de la hora programada para realizar el servicio, hasta treinta minutos, como mínimo, después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa.

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

Entre dos períodos de actividad aérea habrá como mínimo un tiempo de descanso.

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

En aquellos casos en los que el traslado fuera de base desde el lugar de descanso al aeropuerto y viceversa exceda de treinta minutos, dicho tiempo en exceso se computará como actividad, salvo que vaya seguido de un día franco.

Cuando la Dirección de Operaciones considere que es necesaria, dadas las especiales características del vuelo a realizar, una mayor anticipación en la presentación en las oficinas para la firma, la actividad aérea comenzará a contabilizarse desde dicho momento.

#### Artículo 42. *Actividad diurna.*

La comprendida entre las siete y las veintiuna horas «LT».

#### Artículo 43. *Actividad nocturna.*

La comprendida entre las veintiuna y las siete horas «LT».

#### Artículo 44. *Máximo de actividad aérea.*

El que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea continuada establecido por la DGAC con aquél del que dispone un Comandante para terminar un servicio, de acuerdo con las disposiciones de la autoridad aeronáutica. Este incremento, potestativo del Comandante, no será programable en ningún caso.

Artículo 45. *Actividad aérea incrementada.*

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

Después de una actividad de vuelo incrementada, o de un descanso mínimo, el tiempo de descanso posterior a la actividad aérea siguiente será igual a catorce horas o la actividad realizada, lo que sea mayor.

Artículo 46. *Actividad en tierra.*

Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Piloto por la Dirección de la empresa. A título indicativo será, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo y actividades similares relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas. A efectos de limitaciones y descansos regirá la normativa aeronáutica aplicable. El tiempo empleado devengará el 100 por 100 de actividad.

Cuando se trate de simulador, a los instructores se les abonará las horas realizadas en el mismo más una hora y media del briefing,/de-briefing como instrucción en base.

Artículo 47. *Tiempo de vuelo.*

Es el tiempo transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por cualquier medio con objeto de despegar, hasta que queda inmovilizada y se paran sus motores (tiempo entre «calzos»).

Para el cómputo económico del tiempo de vuelo, se tendrá en cuenta el perfil de vuelo establecido, teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

Rodaje, despegue, subida, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje.

Componente de viento.  
Velocidades reales.

Los perfiles los elaborará la Oficina Técnica, debiendo publicar todos los primeros de mes, si hubiese algún cambio, una lista de los mismos.

Los perfiles así establecidos serán definitivos, y no podrán ser modificados, pasando a formar parte del acervo económico de los Pilotos.

Los perfiles establecidos se recogen en el anexo VIII.

Los efectos económicos de la aplicación de este artículo serán desde el 1 de enero de 1999.

Artículo 48. *Descanso.*

Tiempo asignada por PNRSA a los Pilotos con el fin específico de que puedan descansar entre dos períodos de actividad.

El tiempo de descanso comenzará una vez finalizado el período de actividad, siempre que entre el aeropuerto y el lugar adecuado de descanso (servicios sanitarios y hoteleros completos) no medien más de treinta minutos; el tiempo de exceso computará como actividad a todos los efectos, excepto cuando vaya seguido de un día franco.

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

La hora de presentación al vuelo será como mínimo de una hora antes de la programada para el despegue.

Si la reducción del descanso requerido es mayor a tres horas, todo ese descanso se considerará actividad laboral continuada. Si la diferencia es menor, se sumará a la actividad siguiente, la cual determinará el siguiente descanso.

Artículo 49. *Descanso parcial.*

A) En tierra: Tiempo durante el cual un Piloto puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de instalaciones adecuadas para ello (cama, servicios sanitarios y hoteleros completos) provistos por PNRSA.

El descanso parcial en tierra debe ser como mínimo de tres, y como máximo de ocho horas, en el lugar de descanso.

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad aérea y por lo tanto se computará a todos los efectos.

No se programarán líneas en las que esté incluido un «split», considerándose éste como algo extraordinario.

B) En vuelo: Tiempo durante el cual un miembro de la tripulación queda relevado de toda función a bordo para que descanse, disponiendo en vuelo del sitio adecuado para el mismo. De acuerdo con las circunstancias, dispondrá de literas o butacas, a no ser que debido a motivos justificados y previo acuerdo de las partes interesadas, otra cosa sea expresamente aprobada por la DGAC.

Artículo 50. *Descanso reducido.*

Cuando las necesidades de programación así lo requieran, podrá disminuirse el descanso mínimo en una cuantía no inferior a tres horas, siempre y cuando resten al menos diez horas y media en total.

La consecuencia de dicha reducción vendrá reflejada en la misma disminución de la actividad aérea subsiguiente.

Artículo 51. *Etapas o sectores.*

Trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente.

En caso de que el tiempo transcurrido entre el despegue y el aterrizaje en el mismo aeropuerto fuese superior a treinta minutos, tendrá consideración de etapa a todos los efectos.

Artículo 52. *Límite de etapas o sectores.*

El máximo de etapas programables en un período continuado de actividad nocturna, no deberá exceder en cuatro.

La representación de los Pilotos, conjuntamente con la empresa, estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna y máximo de etapas en los servicios programados, para proponer soluciones concretas a los casos que se presenten.

Artículo 53. *Vuelos de situación, vuelos de prueba, «ferry» técnicos y vuelos cancelados.*

A) Vuelos en situación: Son los desplazamientos realizados por los Pilotos pero no en función de tales, sino para hacerse cargo de un servicio asignado o de vuelta a base operativa a la terminación de éste.

Los vuelos de situación contarán como actividad aérea y se computarán al 50 por 100 como tiempo perfil a efectos económicos, si se realizan en aeronaves de PNRSA u otra compañía aérea perteneciente al grupo TNT.

B) Vuelos de prueba: Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes del avión.

Éstos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida más las personas designadas por las Direcciones de Mantenimiento y Operaciones con función especial a bordo.

C) Vuelos «ferry» técnicos: Son aquellos que se realizan con algún problema técnico que disminuye la aeronavegabilidad del avión, con la tripulación técnica mínima a bordo y con la correspondiente comunicación a la autoridad aeronáutica.

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

Artículo 54. *Servicio.*

Período de actividad asignado a un Piloto por PNRSA.

A) Servicio de vuelo: Serie de etapas asignadas a un Piloto.

B) Serie de servicios de vuelo: Servicios de vuelo sucesivos, separados por sus correspondientes descansos, asignados a un Piloto, a realizar desde que abandona su base operativa y hasta su regreso a ella.

Artículo 55. *Imaginaria.*

Situación durante la cual un Piloto permanece a la inmediata disposición de la empresa para serle asignado un servicio de vuelo. El tiempo mínimo de presentación y firma en el aeropuerto después de ser requerido para un servicio será de sesenta minutos.

Cuando se lleve a cabo fuera del domicilio deberá disponerse de instalaciones adecuadas.

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

Cuando a la asignación de una imaginaria siga inmediatamente a un período de actividad aérea, sin un período de descanso de diez horas y media, se computará íntegramente junto con el de aquella como actividad aérea.

No se programará una imaginaria seguida de un día libre.

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

La imaginaria devengará, fuera de base, tres horas de vuelo en el nivel correspondiente. Si durante la imaginaria se realizara un vuelo inferior a tres horas de perfil, se devengará tres horas. Si se realiza en su base, ésta devengará en 50 por 100 del tipo como actividad laboral, y si se realiza fuera de base se computará el 100 por 100 del tiempo como actividad laboral.

#### Artículo 56. *Incidencia.*

Situación durante la cual un Piloto permanece a disposición de la empresa para serle asignado un servicio de vuelo. El tiempo mínimo de presentación al aeropuerto será de dos horas.

Si se realiza en su base, ésta devengará en 50 por 100 del tiempo como actividad laboral, y si se realiza fuera de base se computará el 100 por 100 del tiempo como actividad laboral.

#### Artículo 57. *Día franco de servicio.*

Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Piloto puede ser requerido para realizar un servicio. Este deberá serle asignado con la mayor antelación posible.

El Piloto tiene la obligación de ponerse en contacto con la oficina de operaciones entre las veintidós y las veintitrés horas y si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el Piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

#### Artículo 58. *Día libre.*

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

Se programarán los días libres en base, excepto cuando el desplazamiento sea igual o superior a un mes.

El día libre no es un día de descanso, ni en él puede estar incluido un período de descanso.

Después de un día libre no se programará una línea a menos que después de éste existan ocho horas y media de descanso. En casos excepcionales y agotadas todas las posibilidades, se podría programar una línea después del día libre, si existe un período de dos horas. Esta posibilidad se podrá aplicar en un día libre mensual exclusivamente.

#### Artículo 59. *Días libres.*

Los Pilotos disfrutarán como mínimo de diez días libres mensuales:

Los días libres figurarán en la programación mensual.

Todo día en que un Piloto deba pasar un reconocimiento médico reglamentario, deberá estar precedido de un día libre extra no computado en los diez mensuales.

Como norma general después de una línea de cuatro o más días deberán programarse dos días libres.

Durante los programas de los cursos teóricos cuya duración resulte igual o superior a cinco días en una misma semana, deberán respetarse como libres los fines de semana. A partir de las veinticuatro horas (LT) de los viernes y hasta las seis horas (UTC) del lunes no se programará ningún servicio y se computará como días libres.

No se programarán servicios a un mismo Piloto en los días de Nochebuena/Navidad y los de Fin de Año/Año Nuevo, en un mismo período de Navidades, salvo pacto voluntario en contra, con conocimiento de las representaciones de los Pilotos. De igual manera, no se programarán vuelos en las mismas fechas al mismo Piloto mientras existan otros que no hayan volado en esos mismos períodos en años anteriores.

Si por causa de retrasos operativos se perdiese un día libre programado, éste se abonará de acuerdo a la tabla del anexo II. Figurará en la programación con las letras «L.D.».

La máxima acumulación de días libres perdidos será de dos por Piloto y mes.

Los Pilotos que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, podrán disponer, además de cuatro, seis y diez días respectivamente, para organizar los preparativos de traslado. Asimismo, dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

#### Artículo 60. *Vacaciones. Tiempo de recuperación.*

Las vacaciones son un período de treinta días naturales continuo o fraccionado, que disfrutarán anualmente todos los Pilotos con carácter

retribuido. Los Pilotos que no lleven un año al servicio de PNRSA tendrán derecho a la parte proporcional.

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

En caso de liquidación de haberes por terminación de la relación laboral, si el Piloto hubiere disfrutado más días de vacaciones que los que le correspondieran por el tiempo trabajado, PNRSA procederá a descontar el exceso.

#### Artículo 61. *Vuelos de características especiales.*

Todo vuelo con autorización especial que suponga exceder los límites de tiempo de vuelo de DGAC devengará una cantidad según viene determinado en el anexo II.

La Dirección de Operaciones remitirá a la representación de los Pilotos copia de las peticiones de vuelos de autorización especial cursadas a la DGAC.

#### Artículo 62. *Programación de servicios.*

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

PNRSA regulará trimestralmente sus programaciones de modo que, atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y que se derivan de la operación, las horas cobradas, las imaginarias, días libres y días fuera de base vayan distribuyéndose de forma más racional y equitativa entre todos los Pilotos de una misma flota y categoría.

#### Artículo 63. *Conceptos retributivos.*

Las retribuciones para el año 1999 son las que vienen determinadas en la tabla del anexo II del Convenio.

Se garantiza un incremento salarial anual en las tablas salariales igual al IPC anual publicado por el organismo oficial correspondiente.

La aplicación de la tabla recogida en el anexo II tendrá efectos desde el día 1 de enero de 1999.

Los Pilotos percibirán sus haberes mensualmente, como máximo el día 4 del mes siguiente al de su devengo si es hábil, si no el día hábil inmediatamente posterior. Los haberes se harán efectivos mediante talón o transferencia bancaria, a elección de la empresa.

Los conceptos retributivos de cálculo variable serán abonados junto con la nómina siguiente al mes de su devengo.

A todos los Pilotos se les entregará el correspondiente recibo de salarios en el que constarán con suficiente claridad los conceptos retributivos junto con las deducciones efectuadas.

Las retribuciones del presente Convenio estarán integradas por los siguientes conceptos:

##### A) Retribuciones fijas:

1. Salario base.
2. Antigüedad (si procede).
3. Prima garantizada.
4. Plus responsabilidad (solo a Comandantes).
5. Plus disponibilidad.
6. Plus «line check».
7. Plus transporte.

##### B) Retribuciones variables:

1. Horas en exceso de cuarenta y cinco y hasta cincuenta y cinco horas (horas 1).
2. Horas en exceso de cincuenta y cinco y hasta sesenta y cinco horas (horas 2).
3. Horas en exceso de sesenta y cinco horas (horas 3).
4. Horas en exceso de actividad a partir de ciento sesenta.
5. Contacto.
6. Prima por actividad nocturna.
7. Dietas, nacionales e internacionales.
8. Vuelos autorización especial.
9. Vuelos instrucción (en línea, base, simulador, etc.).

## C) Otras retribuciones:

1. Plus por jefaturas y cargos adicionales.
2. Dieta por residencia, destacamento o destino.
3. Día libre no disfrutado.

Artículo 64. *Salario base.*

Los salarios base de los Pilotos son los reflejados en las tablas retributivas del anexo II del Convenio.

Artículo 65. *Antigüedad.*

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 66. *Plus de transporte.*

Los Pilotos percibirán en concepto de plus de transporte las cantidades que se especifican en el anexo II del Convenio.

Artículo 67. *Gratificaciones extraordinarias.*

Los Pilotos percibirán como complemento periódico de vencimiento superior al mes una gratificación extraordinaria el 20 de junio y otra el 20 de diciembre, equivalentes a las retribuciones fijas.

Estas gratificaciones se devengarán semestralmente, desde el 1 de enero al 30 de junio y desde el 1 de julio al 31 de diciembre. Quien no lleve seis meses al servicio de la empresa al término de cada semestre percibirá dicha paga en proporción al tiempo trabajado.

Artículo 68. *Dieta.*

Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de la empresa. Pueden ser nacionales o internacionales, según que los gastos se originen en territorio nacional o extranjero.

Artículo 69. *Cómputo de dietas.*

1. Se devengará media dieta nacional por cada período comprendido entre la una y las doce horas LT o de doce horas un minuto y veinticuatro horas, en que se realice una actividad o se permanezca fuera de base siempre que el desplazamiento se realice en territorio nacional.

2. Se devengará media dieta internacional por cada período comprendido entre las cero horas un minuto y las doce horas LT o entre las doce horas un minuto y las veinticuatro horas, en que se realice una actividad o se permanezca fuera de base, siempre que el desplazamiento se realice hacia o desde un país extranjero.

3. Cuando se realicen servicios mixtos (nacional-internacional) dentro de un período de un día se devengará la dieta más alta.

4. La cuantía de las dietas está determinada en el anexo III del presente Convenio.

Artículo 70. *Dietas por destacamento.*

Para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúen por necesidades de PNRSA fuera de su base se abonarán las correspondientes dietas.

Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo III.

Artículo 71. *Dieta por residencia.*

Los Pilotos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure la residencia o el destino por la cantidad consignada en el anexo III.

Artículo 72. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia.*

Cuando en las situaciones de destacamento o residencia no llegasen a alcanzar los plazos de tiempo programados, la empresa resarcirá al piloto

de los gastos justificados que sean directamente ocasionados por tales alteraciones en los tiempos de destacamento o residencia.

Artículo 73. *Prima horaria.*

Es la retribución variable que percibe el Piloto cuando se produce un exceso sobre las cuarenta y cinco horas de perfil, o en su defecto «calzos», que constituyen la prima horaria garantizada. Su cuantía se establece en el anexo II.

Artículo 74. *Primas por actividad laboral nocturna.*

Es la retribución variable que percibe el Piloto por cada hora de actividad tanto laboral o aérea que se efectúa entre las veintiuna y las siete horas LT según se establece en el anexo II.

Artículo 75. *Prima por actividad.*

Se retribuirán las horas de actividad que superen las ciento sesenta horas mensuales, de acuerdo con el anexo II.

Artículo 76. *Prima por contacto.*

Se retribuirá cada sector realizado por la tripulación.

Artículo 77. *Licencia retribuida.*

El Piloto en situación de licencia retribuida, tal y como se contempla en el artículo 40 de este Convenio, percibirá las retribuciones fijas que le correspondan por el número de días permanecidos en esta situación.

Artículo 78. *Primas horarias por razón de viaje en vuelos de situación de prueba y de «ferry» técnico.*

a) Vuelos de situación: En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 53, los Pilotos percibirán el 100 por 100 de la cantidad que corresponda al perfil, con valor de la prima de hora tipo 1. Los vuelos de situación se computarán al 50 por 100 como tiempo perfil a efectos económicos si se realizan en aeronaves de PNRSA o de otra compañía aérea perteneciente al grupo TNT.

A los efectos oportunos, computan al 100 por 100 como actividad aérea. En estos desplazamientos se utilizarán billetes con plaza reservada, y serán cuando sea posible en clase preferente.

b) Vuelos de prueba y «ferry» técnico: Los vuelos de prueba y «ferry» técnico, tal y como se definen en el artículo 53, se computarán al 150 por 100 del tiempo de perfil o tiempo entre calzos, con un mínimo de una hora, y se abonarán fuera de mínimos.

Artículo 79. *Anticipos.*

El Piloto tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta por el trabajo realizado sin que pueda exceder de hasta el 90 por 100 del importe del salario devengado.

Artículo 80. *Uniformidad.*

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

El vestuario a suplir por la empresa será:

- Un uniforme azul de verano o invierno al año.
- Cuatro camisas de manga corta y otras cuatro de manga larga al año.
- Una gabardina azul cada tres años.
- Dos pares de zapatos tipo «mocasín negro» al año.
- Seis pares de calcetines negros al año.
- Una gorra de uniforme cada dos años.
- Una maleta cada cinco años, si ello fuera necesario.
- Un maletín de vuelo al inicio de la actividad.
- Dos juegos de hombreras al año.
- Un cinturón azul al año.
- Dos corbatas negras al año.
- Un alfiler de corbata cada dos años.
- Una chaqueta de color azul al año.

La uniformidad es propiedad de PNRSA y el Piloto tiene la obligación de cuidarlo y hacer siempre del mismo el uso adecuado. La uniformidad será devuelta por el Piloto a PNRSA a la finalización de su relación laboral con la empresa.

**Artículo 81. Comidas de los Pilotos.**

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

1. La empresa suministrará a sus aviones comidas para los Pilotos, en los períodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas. Si el período de tiempo disponible en las escalas o anterior a la etapa es suficiente, dichas comidas se realizarán en un restaurante, corriendo el abono de estos conceptos a cargo de la compañía.

2. Por razones de seguridad se adoptarán toda suerte de medidas de higiene en el suministro de estas comidas, así como se proveerá el menaje adecuado para las mismas.

3. Por razones de seguridad, la comida del Comandante será siempre distinta a la del Copiloto.

4. Los desayunos, comidas y cenas de los Pilotos se suministrarán siempre que la actividad esté comprendida entre las cinco y las diez horas, las trece y las dieciséis horas y entre las veinte treinta y las veinticuatro horas, respectivamente, que siempre serán horas locales del lugar donde se inicia el servicio.

**Artículo 82. Alojamiento.**

Serán por cuenta de PNRSA los cargos de los hoteles en los que se alojen los Pilotos en sus desplazamientos por motivo de servicio, sólo por los conceptos de alojamiento y desayuno, con exclusión de cualquier otro gasto que irá por cuenta del Piloto.

La contratación del alojamiento en los hoteles se hará directamente por PNRSA, siempre que ello sea posible.

El hotel seleccionado ha de ser confortable, como mínimo de categoría de cuatro estrellas o equivalente en el extranjero. Con el fin de garantizar un buen descanso, los Pilotos serán alojados individualmente en habitaciones dobles con baño privado.

**Artículo 83. Transporte en base.**

PNRSA abonará a cada Piloto el correspondiente plus de transporte. El coste del aparcamiento será a cargo de PNRSA.

**Artículo 84. Transporte fuera de base.**

Será facilitado por PNRSA y a cargo de ella.

**Artículo 85. Accidentes «in itinere».**

PNRSA, a efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a los Pilotos que pueden utilizar por su cuenta, con ocasión de traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo a su domicilio o lugar en que se aloje, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonables exigidos por ella en cuanto a: Itinerarios normales; medios adecuados, y en tiempo razonable. Todo ello sin perjuicio de la calificación que en cada caso, bien la entidad gestora de accidentes, bien la jurisdicción correspondiente puedan determinar.

**Artículo 86. Uso de billetes.**

Para viajes de carácter particular, los Pilotos disfrutarán, para ellos y sus familiares en primer grado, del siguiente cupo anual de billetes en toda la red de PNRSA y acuerdos «interline».

- a) Vuelos de carga; sin limitación, con reserva de plazo.
- b) Diez billetes al año en todos los vuelos de PNRSA sujetos a espacio, y al 100 por 100 de descuento, para familiares directos.

**Artículo 87. Enfermedad o accidente fuera del territorio.**

El personal que se halle en situación de comisión de servicio fuera del territorio nacional tendrá pleno derecho a que PNRSA, a través de los seguros sociales obligatorios o, en defecto de éstos, por la entidad de asistencia sanitaria concertada, garantice los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos

aconsejen el traslado a su residencia, centro de trabajo habitual o al lugar que estimen oportuno, siendo a cargo de dicha garantía los gastos de dicho traslado, siempre dentro de los límites y condiciones legalmente establecidos o determinados en las pólizas de seguros correspondientes.

Lo previsto en el párrafo anterior se extenderá a los familiares que están a cargo del trabajador cuando el tiempo de permanencia fuera de España resulte superior a treinta días. PNRSA deberá tener conocimiento previo de cuáles serán dichas personas.

En este supuesto, el Piloto podrá pedir a PNRSA, con anterioridad a su desplazamiento, que se le acredite las condiciones que se contemplan en este artículo.

**Artículo 88. Seguridad Social complementaria.**

A) Enfermedad: A partir del primer día y mientras dure la situación de incapacidad temporal (IT) derivada de enfermedad común o accidente no laboral, la empresa garantiza a los Pilotos el complemento preciso para que, sumando a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100 por 100 de las retribuciones fijas garantizadas según artículo 64, A) y B). Este criterio será de aplicación, igualmente, en cuanto se refiere a las gratificaciones extraordinarias que se especifican en este Convenio.

El Piloto al que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos con cualquier mejora que afecte a los conceptos anteriormente mencionados.

La maternidad se regulará de acuerdo a lo previsto en la normativa legal aplicable.

B) Accidente de trabajo y enfermedad profesional: Durante el tiempo que dure la IT por la contingencia epigrafiada y hasta el alta, los Pilotos que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unidos a las prestaciones económicas de la entidad gestora, obtengan el 100 por 100 de los conceptos fijos especificados en el apartado anterior.

C) Normas comunes:

1.<sup>a</sup> Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma a la empresa el correspondiente parte de baja de la Seguridad Social y los sucesivos partes de confirmación hasta producirse el alta, o en su caso la documentación correspondiente emitida por el CIMA.

2.<sup>a</sup> La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estarán supeditadas a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del mismo por el órgano aludido. Si la baja procediera del CIMA, o de cualquier otro centro donde se realicen las revisiones periódicas para la renovación de la licencia, el control será ejercido por los servicios médicos designados por la empresa.

Si la enfermedad sobreviniese al Piloto en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a lo establecido con anterioridad pero, salvo que el facultativo competente de la Seguridad Social lo estimase impropio, el Piloto habrá de trasladarse a su lugar de residencia habitual.

3.<sup>a</sup> Tratándose de un accidente de trabajo, el Piloto se someterá al tratamiento establecido por los médicos de la entidad en que la empresa se encuentre asegurada a estos fines o, en caso contrario, correrá con los gastos que de dicho tratamiento se deriven.

4.<sup>a</sup> Los Pilotos en situación de baja por IT percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la empresa, resarciéndose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o de la mutua patronal, como corresponda.

Esta situación cesará cuando termine la situación de IT.

5.<sup>a</sup> PNRSA podrá verificar en cualquier instante, a cargo de personal médico designado por la misma, el estado de IT alegado por el Piloto para no asistir al trabajo. En caso de negativa, el Piloto perderá el derecho de los complementos establecidos con cargo a la empresa, sin perjuicio de las consecuencias disciplinarias que conllevara tal conducta que a estos efectos se califica de desobediencia.

**Artículo 89. Traslado de cadáveres.**

En caso de fallecimiento de un Piloto en servicio, PNRSA, a través de los seguros concertados o directamente, cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar que designen los familiares dentro del territorio español.

Artículo 90. *Imposición de sanciones.*

A partir de la fecha de entrada en vigor del Convenio, antes de imponer una sanción por falta muy grave, PNRSA someterá preceptivamente la cuestión a una comisión formada por cuatro miembros y compuesta por:

1. Un miembro nombrado por PNRSA.
2. El Director de Operaciones.
3. Dos representantes legales de los Pilotos.

Esta comisión deberá reunirse en plazo máximo de diez días desde su convocatoria, los acuerdos serán los aceptados por la mayoría de sus miembros en acta escrita y firmada al final de la reunión, expidiéndose certificación de dicha acta en un plazo máximo de tres días hábiles a contar desde la fecha de la reunión.

En cualquier caso, la decisión final sobre la calificación de la falta y la sanción corresponderá a la Dirección de PNRSA, pero el incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente punto conllevará la nulidad de la sanción impuesta.

Artículo 91. *Responsabilidad civil.*

PNRSA tiene suscrito un contrato de seguro que cubre la responsabilidad civil en que pudiera incurrir la empresa y sus empleados Pilotos por daños materiales y corporales ocasionados a terceros con motivo del desarrollo de su actividad.

Disposición final. *Cláusula derogatoria.*

Quedan expresamente derogados a todos los efectos los acuerdos, pactos, disposiciones, así como concesiones unilaterales de la empresa (normas internas, medidas, etc.), de carácter colectivo convenientes entre las partes afectadas por el presente Convenio, con anterioridad al mismo.

ANEXO I

**Procedimientos de vacaciones y destacamentos**

1. Vacaciones.

1.1 El disfrute de las vacaciones anuales es obligatorio para los tripulantes así como para la empresa el concederlas.

1.2 Todo Piloto tendrá derecho a treinta días de vacaciones anuales retribuidas, que deberán ser notificadas al menos con una antelación de sesenta días antes de la fecha del inicio de las mismas.

1.3 Con el fin de que el reparto de vacaciones sea equitativo y compensatorio para años sucesivos, se establece el siguiente sistema de puntos:

Mes	1.ª quincena	2.ª quincena
Enero .....	6	6
Febrero .....	6	6
Marzo .....	6	6
Abril .....	6	6
Mayo .....	6	6
Junio .....	8	8
Julio .....	10	12
Agosto .....	12	12
Septiembre .....	10	8
Octubre .....	6	6
Noviembre .....	6	6
Diciembre .....	6	6

Semana Santa: 10 puntos.

Carácter forzoso: 0 puntos.

Días 24, 25, 31 de diciembre y 1 de enero: 3 puntos por día.

1.4 Las valoraciones de los períodos de vacaciones, se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente de la quincena que corresponda. Los períodos de vacaciones que se disfruten con carácter forzoso, tendrán puntuación cero.

1.5 Los Pilotos de nuevo ingreso adquirirán como puntuación inicial la del Piloto de su categoría que la tenga más alta; sin embargo aquellos Pilotos que cambien de categoría mantendrán en su nueva situación la puntuación que tuviesen.

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

- a) Para los turnos voluntarios, tendrá prioridad el Piloto de Menor puntuación, y en caso de igualdad, el que más antigüedad técnica tenga.
- b) Para los turnos forzosos se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor, y en caso de igualdad, al que menos antigüedad técnica tenga.

1.7 La máxima duración de un período de vacaciones voluntario, será de quince días, pudiendo ser ampliado siempre que no afecte al resto de las vacaciones de los demás Pilotos.

1.8 Cuando los turnos sean forzosos, se podrán conceder en un período completo.

1.9 Como norma general la política de la empresa es la de distribuir, siempre que sea posible, las vacaciones en tres turnos principales:

- a) Quince días entre los meses de julio, agosto, septiembre.
- b) Ocho días entre Navidad-Año Nuevo.
- c) Siete días durante el resto del año.

1.10 Cuando por razones justificadas no fuera posible disfrutar de parte de las vacaciones correspondientes a un año, éstas deberán ser programadas obligatoriamente entre los meses de enero a marzo del año siguiente.

1.11 Una vez pasados los plazos de petición, éstos tendrán prioridad sobre las puntuaciones, y la cantidad a conceder dependerá de las cantidades que se hayan concedido dentro de plazo.

1.12 Si pasado el plazo de petición un Piloto no ha solicitado las vacaciones de ese año, la Dirección de Operaciones de acuerdo con las puntuaciones y dentro de los plazos en que sea posible, la concederá las vacaciones, debiendo disfrutarán obligatoriamente.

*Proporción hora-días vacaciones*

Días vacaciones	Actividad	+ 45 horas	+ 55 horas	+ 65 horas
Cero .....	160,00	45,00	55,00	65,00
Uno .....	154,00	43,30	53,10	62,50
Dos .....	149,20	42,00	51,20	60,40
Tres .....	144,00	40,30	49,30	58,30
Cuatro .....	138,40	39,00	47,40	56,20
Cinco .....	132,20	37,30	45,50	54,10
Seis .....	128,00	36,00	44,00	52,00
Siete .....	122,40	34,30	42,10	49,50
Ocho .....	117,20	33,00	40,20	47,40
Nueve .....	112,00	31,30	38,30	45,30
Diez .....	106,40	30,00	36,40	43,20
Once .....	101,20	28,30	34,50	41,10
Doce .....	96,00	27,00	33,00	39,00
Trece .....	90,40	25,30	31,10	36,50
Catorce .....	85,20	24,00	29,20	34,40
Quince .....	80,00	22,30	27,30	32,30
Dieciséis .....	74,40	21,00	25,40	30,20
Diecisiete .....	69,20	19,30	23,50	28,10
Dieciocho .....	64,00	18,00	22,00	26,00
Diecinueve .....	58,40	16,30	20,10	23,50
Veinte .....	53,20	15,00	18,20	21,40
Veintiuno .....	48,00	13,30	16,30	19,30
Veintidós .....	42,40	12,00	14,40	17,20
Veintitrés .....	37,20	10,30	12,50	15,10
Veinticuatro .....	32,00	9,00	11,00	13,00
Veinticinco .....	26,40	7,30	9,10	10,50
Veintiséis .....	21,40	6,00	7,20	8,40
Veintisiete .....	16,00	4,30	5,30	6,30
Veintiocho .....	10,40	3,00	3,40	4,20
Veintinueve .....	5,20	1,30	1,50	2,10
Treinta .....	00,00	00,00	00,00	00,00

2. Destacamentos, residencias y destinos.

2.1 Cuando sea de carácter voluntario, se aplicarán las mismas normas para su concesión que las estipuladas para el disfrute de vacaciones.

2.2 Lista de puntuación:

Destacamento nacional: 2 puntos por mes.

Destacamento internacional: 4 puntos por mes.

Residencia nacional: 12 puntos por año.

Residencia internacional: 4 puntos por año.

Destino nacional: 6 puntos por año.

Destino internacional: 12 puntos por año.



## Primeros Pilotos

	Nivel único
Actividad aérea (más de 160) .....	3.190
Nocturnidad .....	2.167
Horas instrucción línea .....	2.120
Horas instrucción base .....	6.360
Dietas nacionales .....	8.427
Dietas internacionales .....	13.100
Contacto .....	900
Días libres .....	116.667
Horas por perfil de vuelo (más de 45) .....	7.303
Horas por perfil de vuelo (más de 55) .....	8.652
Horas por perfil de vuelo (más de 65) .....	10.000

## Co-Pilotos

	Nivel 8	Nivel 7	Nivel 6	Nivel 5	Nivel 4	Nivel 3	Nivel 2	Nivel 1
Actividad aérea (más de 160) .....	—	—	2.045	2.225	2.395	2.630	2.785	2.960
Nocturnidad .....	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370	1.370
Horas instrucción línea .....	—	—	2.120	2.120	2.120	2.120	2.120	2.120
Horas instrucción base .....	—	—	6.360	6.360	6.360	6.360	6.360	6.360
Dietas nacionales .....	8.427	8.427	8.427	8.427	8.427	8.427	8.427	8.427
Dietas internacionales .....	13.100	13.100	13.100	13.100	13.100	13.100	13.100	13.100
Contacto .....	—	—	700	700	700	700	700	700
Días libres .....	—	—	68.493	68.493	68.493	68.493	68.493	68.493
Horas por perfil de vuelo (más de 45) .....	—	—	7.303	7.303	7.303	7.303	7.303	7.303
Horas por perfil de vuelo (más de 55) .....	—	—	8.652	8.652	8.652	8.652	8.652	8.652
Horas por perfil de vuelo (más de 65) .....	—	—	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000

## ANEXO III

SECCIÓN 1.<sup>a</sup> FALTAS

Importe de dietas:

Dietas nacionales: 8.427 pesetas.

Dietas internacionales: 13.100 pesetas.

Dietas por destacamento: 7.500 pesetas.

Dietas por residencia: 8.500 pesetas.

## ANEXO IV

## Representación de los Pilotos

PNRSA se compromete a aceptar como representantes de los Pilotos los así elegidos libremente por dicho colectivo al amparo del artículo 10.3 de la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical.

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

Para evitar el menoscabo económico por el desempeño de su función sindical, a los integrantes de los representantes de los Pilotos se les garantiza que les será programada cada mes la media mensual de las horas de perfil voladas por su flota y especialidad; de no ser así, dicha media les será computada a efectos económicos.

La empresa reconoce expresamente a la Sección Sindical de SEPLA en PAN AIR, y mientras ésta ostente la representación mayoritaria del colectivo de Pilotos, como la única representante de dicho colectivo, y, en su consecuencia, reconoce a los miembros, que en cada momento haya de dicha sección sindical, los mismos derechos y obligaciones que el Estatuto de los Trabajadores reconoce a los miembros del Comité de Empresa.

## ANEXO V

## Faltas y sanciones

Los Pilotos podrán ser sancionados por la empresa en virtud de incumplimientos laborales, de acuerdo con la graduación de faltas y sanciones establecidas en el presente anexo.

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

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

Son faltas leves:

1. Dos faltas de puntualidad en un mes sin estar desplazado.
2. Faltar un día al trabajo sin causa que lo justifique.
3. Abandonar el puesto de trabajo o el servicio durante breve tiempo en la jornada de trabajo, siempre y cuando dicho abandono no produzca perjuicio grave en la empresa.
4. Los pequeños descuidos en la realización del trabajo y en la conservación de las máquinas, herramientas y materiales.
5. La inobservancia a los reglamentos y órdenes de servicio, así como la desobediencia a los mandos en materia leve.
6. La falta de aseo y limpieza personal.
7. No atender al público con la diligencia y corrección debidas.
8. No comunicar a la empresa los cambios de domicilio o los datos necesarios para la Seguridad Social.
9. En general, todos los actos leves de ligereza, descuido, imprudencia o indisciplina.

Son faltas graves:

1. Más de tres faltas no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo cometidas durante un período de treinta días.
2. Faltar dos días al trabajo durante un período de tres meses sin causas que lo justifique.
3. Dos faltas de puntualidad en un mes estando desplazado.
4. Faltar un día al trabajo estando desplazado.
5. Entregarse a juegos, cualesquiera que sean, durante la jornada de trabajo.
6. La desobediencia a los superiores o, en su caso, a los técnicos en materia de trabajo.
7. Simular la presencia de otro trabajador, firmando o fichando por él.
8. La imprudencia o negligencia en actos de servicio.
9. Los descuidos en la realización del trabajo o en la conservación de máquinas, herramientas y materiales, cuando puedan afectar a la seguridad del vuelo sin llegar a constituir falta muy grave.
10. La reincidencia en las faltas leves, siempre que ocurra en el plazo de tres meses a contar desde la comisión de la primera.

11. La disminución, no grave ni continuada, en el rendimiento del trabajo.

12. En general, todos los actos graves de ligereza, imprudencia o indisciplina.

Son faltas muy graves:

1. Más de diez faltas no justificadas de puntualidad en la asistencia al trabajo, cometidas en un período de seis meses o veinte durante un año.

2. Faltar al trabajo durante dos días al mes sin causa justificada.

3. Fraude, deslealtad o abuso de confianza en las gestiones encomendadas, y el hurto o robo, tanto a sus compañeros de trabajo como a la empresa o a cualquier persona dentro de las dependencias de la empresa o durante actos de servicio en cualquier lugar.

4. Hacer desaparecer, inutilizar, destrozar o causar desperfectos en materias útiles, herramientas, máquinas, aparatos, instalaciones, edificios, enseres y documentos de la empresa.

5. La falsedad u omisión de datos en los partes y actas de trabajo.

6. La simulación de enfermedad o accidente.

7. La condena de delito de robo, estafa, hurto o malversación cometido fuera de la empresa o por cualquier otra condena que pueda implicar para ésta desconfianza hacia su autor.

8. La continuidad y habitual falta de aseo y limpieza de tal índole que produzca queja justificada de sus compañeros de trabajo.

9. La embriaguez o toxicomanía, aunque sea ocasional, durante el tiempo de servicio.

10. Violar el secreto de la correspondencia o documentos reservados a la empresa.

11. Realizar, sin el oportuno permiso, trabajos particulares durante la jornada, así como emplear para usos propios, sin la debida autorización, elementos de trabajo de la empresa, aun fuera de la jornada de trabajo.

12. Dedicarse a actividades que impliquen competencia a la empresa.

13. Los malos tratos de palabra u obra o falta grave de respeto y consideración a los jefes, así como a los compañeros y subordinados y a los clientes de la empresa.

15. La reiteración por una sola vez en faltas graves o la producida por tercera o más veces en faltas leves.

16. La imprudencia o negligencia en el servicio cuando implique riesgo de accidente para el personal, peligro de avería para las instalaciones, deterioro o uso excesivo o inadecuado de los materiales o contravención de los reglamentos vigentes.

17. Las no consignadas en los párrafos anteriores y que figuren incluidas en alguno de las causas del artículo 77 de la Ley de Contratos de Trabajo, o en los artículos 157 y 158 de la Ley de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960 para el personal que desarrolle su actividad en vuelo.

18. La disminución voluntaria y continuada del rendimiento de la labor.

19. Originar riñas con otros trabajadores de la empresa.

20. Las infracciones de la legislación de aduanas.

#### SECCIÓN 2.<sup>a</sup> SANCIONES

Corresponde a la empresa la facultad de imponer sanciones.

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

a) Por faltas leves: Amonestación verbal, amonestación por escrito, suspensión de empleo y sueldo hasta dos días.

b) Por faltas graves: Suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.

c) Por faltas muy graves: Suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días, inhabilitación por un período no superior a dos años para el ascenso, despido, todo ello sin perjuicio de las acciones legales y judiciales que pueda emprender el empleado.

Las faltas leves prescribirán al mes, y las graves y muy graves, a los tres meses, contados a partir de la fecha en que se cometió la presunta falta.

La empresa anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas.

#### ANEXO VI

##### Nóminas

En el listado de conceptos relativos a la nómina de los Pilotos deberán aparecer, además de los puntos hasta ahora relacionados, la actividad extraordinaria diaria y las dietas que corresponden a cada día.

En el caso de las dietas se expresará si se trata de dietas nacionales o internacionales.

#### ANEXO VII

##### Ratio de tripulaciones

Se establece que el ratio de tripulaciones deberá ser tal que en todo momento se cumpla lo estipulado en este Convenio, así como la normativa de descanso y actividad aérea.

#### ANEXO VIII

Número de vuelo	Origen	Destino	Tiempo	Nacional
1	ARN	LGG	2:40:00	
2	ARN	ORB	0:45:00	
3	ATH	NUE	3:30:00	
4	BCN	BZZ	2:40:00	
8	BCN	LYS	1:35:00	
262	BCN	OPO	1:55:00	
9	BCN	MAD	1:30:00	X
10	BCN	NUE	2:40:00	
11	BCN	VIT	1:15:00	X
12	BCN	VLC	1:00:00	X
267	BCN	NTE	1:25:00	
6	BCN	LGG	2:30:00	
5	BCN	LEI	1:40:00	X
7	BCN	LTN	2:45:00	
13	BFS	BHX	1:00:00	
14	BFS	LGG	1:55:00	
15	BGY	BUD	1:55:00	
231	BGY	NUE	1:05:00	
16	BGY	LGG	1:45:00	
17	BHX	BFS	1:00:00	
268	BHX	STN	0:45:00	
252	BHX	LGG	1:10:00	
228	BLL	ORB	1:10:00	
248	BLL	HAI	1:00:00	
234	BLL	STN	1:25:00	
289	BLL	SVG	1:00:00	
24	BLL	ARN	1:30:00	
25	BLL	CPH	0:45:00	
26	BLL	LGG	1:35:00	
27	BLL	MMX	1:35:00	
19	BLQ	BCN	2:10:00	
22	BLQ	TRN	1:00:00	
18	BLQ	ATH	2:40:00	
21	BLQ	LGG	2:00:00	
20	BLQ	GVA	1:25:00	
23	BLQ	VLC	2:25:00	
311	BLQ	MAD	2:25:00	
303	BLQ	BUD	1:30:00	
30	BSL	LGG	1:00:00	
309	BSL	BUD	1:55:00	
31	BSL	TLS	1:35:00	
29	BSL	KOL	1:25:00	
28	BSL	GVA	0:55:00	
297	BSL	VIT	1:55:00	
312	BSL	CIA	1:30:00	
238	BSL	BCN	1:40:00	
32	BSL	VLC	2:25:00	
38	BUD	NUE	1:35:00	
39	BUD	VIE	0:55:00	
37	BUD	NTE	2:10:00	
36	BUD	LYS	2:25:00	
33	BUD	FRA	1:55:00	
227	BUD	HAI	2:00:00	
34	BUD	LEJ	1:40:00	
35	BUD	LGG	2:20:00	
310	BUD	BGY	1:35:00	
296	BUD	BLQ	0:40:00	
40	BZZ	BCN	2:40:00	
256	CAG	TRN	1:20:00	
272	CBG	DOL	1:00:00	
270	CBG	DUB	1:15:00	
222	CDG	DUB	1:15:00	

Número de vuelo	Origen	Destino	Tiempo	Nacional	Número de vuelo	Origen	Destino	Tiempo	Nacional
287	CDG	MAD	2:20:00		304	LEJ	CIA	1:55:00	
45	CDG	STN	1:15:00		300	LEJ	ORB	1:50:00	
44	CDG	NUE	1:45:00		81	LEJ	BUD	1:40:00	
43	CDG	LTN	1:15:00		230	LEJ	BGY	1:25:00	
41	CDG	BSL	1:10:00		83	LEJ	HAI	0:55:00	
205	CDG	HAM	1:35:00		195	LEJ	NUE	0:55:00	
261	CDG	NTE	1:15:00		82	LEJ	CPH	1:40:00	
229	CDG	VIT	2:00:00		193	LEJ	TRN	2:00:00	
198	CDG	LBG	0:45:00		104	LGG	NTE	1:40:00	
42	CDG	LGG	1:20:00		95	LGG	CDG	1:15:00	
46	CIA	LGG	1:45:00		109	LGG	ZAZ	2:35:00	
305	CIA	FRA	2:15:00		108	LGG	VIE	2:05:00	
302	CIA	BLQ	0:55:00		107	LGG	STN	1:30:00	
47	CPH	ARN	1:35:00		97	LGG	GVA	1:30:00	
225	CPH	OSL	1:10:00		106	LGG	OPO	3:00:00	
55	CPH	STN	2:15:00		105	LGG	NUE	1:15:00	
240	CPH	NUE	1:25:00		102	LGG	MAD	3:00:00	
56	CPH	SVG	1:35:00		98	LGG	HAI	1:15:00	
48	CPH	BLL	0:55:00		101	LGG	LYS	1:30:00	
251	CPH	ORB	1:10:00		99	LGG	LEJ	1:30:00	
54	CPH	NTE	1:35:00		100	LGG	LIS	3:35:00	
53	CPH	MMX	0:35:00		103	LGG	MMX	1:55:00	
51	CPH	LEJ	1:25:00		88	LGG	BCN	2:30:00	
50	CPH	HAI	1:30:00		224	LGG	VLC	2:05:00	
49	CPH	FRA	2:00:00		294	LGG	ORB	2:10:00	
52	CPH	LGG	1:55:00		236	LGG	CPH	1:30:00	
273	DOL	STN	1:10:00		86	LGG	ARN	2:45:00	
221	DOL	CDG	1:00:00		301	LGG	CIA	1:55:00	
58	DUB	ORK	1:05:00		87	LGG	ATH	3:50:00	
271	DUB	CBG	1:25:00		89	LGG	BGY	1:45:00	
220	DUB	DOL	1:55:00		90	LGG	BHX	1:30:00	
57	DUB	LGG	1:55:00		91	LGG	BLQ	1:55:00	
223	DUB	STN	1:20:00		92	LGG	BLL	1:50:00	
246	EDI	LGG	0:50:00		217	LGG	LPL	1:20:00	
299	FKB	STN	1:35:00		93	LGG	BSL	1:10:00	
59	FRA	LGG	1:00:00		96	LGG	GOT	2:05:00	
60	FRA	TRN	1:35:00		94	LGG	BUD	1:20:00	
61	GOT	ARN	1:05:00		110	LIS	LEJ	4:05:00	
63	GOT	SVG	1:15:00		111	LIS	LGG	3:35:00	
208	GOT	ORB	0:45:00		113	LIS	ZAZ	1:50:00	
263	GOT	OSL	1:00:00		282	LIS	MAD	1:20:00	
62	GOT	HEL	1:50:00		112	LIS	LYS	2:50:00	
258	GOT	LGG	1:40:00		232	LPL	SNN	1:05:00	
219	GOT	CPH	0:50:00		114	LPL	LGG	1:30:00	
64	GVA	BSL	1:00:00		115	LTN	BCN	2:30:00	
247	GVA	LEJ	1:30:00		120	LYS	VLC	1:55:00	
308	GVA	LYS	0:40:00		306	LYS	MAD	2:05:00	
66	GVA	LGG	1:25:00		210	LYS	NUE	1:25:00	
65	GVA	HAI	1:55:00		116	LYS	BCN	1:35:00	
73	HAI	TRN	2:05:00		117	LYS	LGG	1:30:00	
72	HAI	STN	1:55:00		118	LYS	OPO	2:30:00	
71	HAI	NUE	1:10:00		119	LYS	TLS	1:10:00	
70	HAI	LGG	1:05:00		126	MAD	VLC	1:00:00	X
67	HAI	BUD	2:15:00		124	MAD	OPO	1:20:00	
235	HAI	CPH	1:00:00		123	MAD	NTE	1:45:00	
69	HAI	GVA	1:55:00		121	MAD	LGG	2:55:00	
314	HAI	ARN	1:55:00		125	MAD	VIT	1:00:00	X
68	HAI	CIA	2:35:00		280	MAD	ZAZ	0:50:00	
206	HAM	STN	1:45:00		122	MAD	MLN	1:40:00	X
74	HEL	FRA	3:05:00		131	MLN	MAD	1:35:00	X
75	HEL	HAI	2:40:00		130	MLN	LEI	0:40:00	X
77	KOL	FRA	1:00:00		129	MLN	AGP	0:40:00	X
78	KOL	NTE	1:25:00		128	MMX	LGG	1:45:00	
76	KOL	BSL	1:30:00		127	MMX	CPH	0:35:00	
243	LBG	STN	1:20:00		132	NAP	CIA	0:55:00	
204	LBG	CDG	1:20:00		141	NTE	VIT	1:30:00	
80	LEI	MLN	0:40:00	X	133	NTE	BCN	1:45:00	
79	LEI	BCN	1:35:00	X	134	NTE	CPH	1:40:00	
313	LEJ	VIE	1:10:00		135	NTE	KOL	1:15:00	
276	LEJ	TLS	2:25:00		136	NTE	LGG	1:30:00	
85	LEJ	WAW	1:35:00		137	NTE	NUE	2:05:00	
84	LEJ	LGG	1:30:00		138	NTE	OPO	1:50:00	

Número de vuelo	Origen	Destino	Tiempo	Nacional
140	NTE	TRN	1:35:00	
142	NTE	VLC	1:55:00	
277	NTE	ZAZ	1:25:00	
266	NTE	LIS	2:05:00	
139	NTE	TLS	1:10:00	
144	NUE	LGG	1:05:00	
145	NUE	VIE	1:25:00	
143	NUE	BUD	1:45:00	
244	NUE	GVA	1:15:00	
201	NUE	TRN	1:35:00	
146	OPO	LGG	2:25:00	
147	OPO	MAD	1:35:00	
148	OPO	NTE	1:55:00	
149	OPO	ZAZ	1:35:00	
288	OPO	LYS	1:05:00	
284	OPO	ORK	1:15:00	
213	ORB	BLL	1:05:00	
265	ORB	LEJ	1:50:00	
257	ORB	GOT	0:45:00	
279	ORB	ARN	0:40:00	
274	ORB	FRA	1:05:00	
209	ORB	LGG	1:10:00	
216	ORB	CPH	1:05:00	
150	ORB	HAJ	1:55:00	
151	ORK	DUB	0:50:00	
285	ORK	LGG	1:40:00	
275	OSL	FRA	1:15:00	
226	OSL	ORB	0:55:00	
264	OSL	GOT	0:55:00	
152	PMI	AGP	1:40:00	X
153	QLA	NUE	2:10:00	
154	SCQ	AGP	2:00:00	
233	SNN	LGG	1:40:00	
157	STN	DUB	1:30:00	
292	STN	SNN	1:30:00	
298	STN	FKB	1:45:00	
155	STN	BCN	2:35:00	
245	STN	EDI	1:30:00	
156	STN	CPH	2:10:00	
269	STN	CBG	0:35:00	
158	STN	LGG	1:30:00	
199	STN	MAD	3:00:00	
283	STN	DOL	1:10:00	
242	STN	LBG	1:00:00	
260	STN	CDG	1:10:00	
207	STN	BSL	1:55:00	
160	SVG	LGG	2:10:00	
307	SVG	MMX	1:15:00	
237	SVG	LEJ	1:45:00	
159	SVG	HAJ	1:45:00	
290	SVG	BLL	1:10:00	
286	SVG	CPH	1:15:00	
163	TLS	LPL	2:15:00	
164	TLS	LYS	1:05:00	
165	TLS	NTE	1:15:00	
166	TLS	NUE	2:10:00	
167	TLS	VLC	1:10:00	
168	TLS	ZAZ	0:50:00	
194	TLS	LEJ	1:55:00	
162	TLS	BSL	1:35:00	
161	TLS	BCN	0:50:00	
211	TLS	HAJ	1:30:00	
293	TLS	CDG	1:40:00	
215	TLS	LGG	0:55:00	
250	TRN	LGG	1:30:00	
254	TRN	TUN	1:50:00	
203	TRN	BLQ	0:55:00	
259	TRN	LYS	0:55:00	
170	TRN	HAJ	1:55:00	
169	TRN	FRA	1:45:00	
255	TUN	CAG	0:40:00	
175	VIE	NUE	1:25:00	

Número de vuelo	Origen	Destino	Tiempo	Nacional
173	VIE	LEJ	1:25:00	
172	VIE	FRA	1:45:00	
171	VIE	BUD	0:50:00	
174	VIE	LGG	2:00:00	
218	VIT	BSL	2:00:00	
214	VIT	TLS	1:00:00	
212	VIT	NUE	2:20:00	
239	VIT	LEJ	2:35:00	
241	VIT	HAJ	2:25:00	
202	VIT	ZAZ	0:40:00	X
182	VIT	STN	2:15:00	
181	VIT	NTE	2:15:00	
180	VIT	MAD	1:15:00	X
179	VIT	LYS	1:40:00	
178	VIT	LIS	1:55:00	
177	VIT	BHX	2:30:00	
176	VIT	BCN	1:10:00	X
PR8	VIT	ZAZ	0:45:00	X
249	VLC	BSL	1:10:00	
PR5	VLC	BCN	0:55:00	X
PR4	VLC	VLC	1:05:00	X
PR3	VLC	VLC	1:35:00	X
PR2	VLC	VLC	2:40:00	X
PR1	VLC	VLC	3:00:00	X
278	VLC	LYS	1:45:00	
192	VLC	LEJ	3:20:00	
253	VLC	NUE	2:35:00	
187	VLC	NTE	1:50:00	
186	VLC	MAD	1:00:00	X
185	VLC	LGG	2:45:00	
184	VLC	BLQ	2:15:00	
183	VLC	BCN	0:55:00	X
196	VLC	ZAZ	0:50:00	X
291	ZAZ	MAD	0:55:00	
295	ZAZ	LYS	1:20:00	
281	ZAZ	LIS	1:30:00	
PR10	ZAZ	VIT	0:40:00	X
PR9	ZAZ	ZAZ	2:05:00	X
PR7	ZAZ	VIT	0:45:00	X
PR6	ZAZ	ZAZ	2:40:00	X
197	ZAZ	TLS	0:55:00	
191	ZAZ	VIT	0:40:00	X
190	ZAZ	OPO	1:30:00	
189	ZAZ	NTE	1:30:00	
188	ZAZ	LGG	2:45:00	
200	ZAZ	VLC	0:55:00	X

#### Edición y publicación del Convenio

«PAN AIR Líneas Aéreas, Sociedad Anónima», se compromete a la edición y publicación del presente Convenio Colectivo, así como a su distribución entre todos los Pilotos.

Tanto la Dirección de la empresa, como los representantes de los Pilotos de PAN AIR, reconocen expresamente naturaleza estatutaria al presente Convenio Colectivo y, en su consecuencia, la Dirección de la empresa se obliga, en los plazos legalmente establecidos, a depositar el presente Convenio Colectivo en la Dirección General de Trabajo u organismo competente, a efectos del registro y publicación del mismo.

#### 2869

*RESOLUCIÓN de 28 de enero de 2000, de la Dirección General de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Acta en la que se contiene el Acuerdo sobre las tablas salariales del Convenio Colectivo para las Industrias de Turrónes y Mazapanes.*

Visto el texto del Acta de fecha 28 de diciembre de 1999 en la que se contiene el Acuerdo sobre las tablas salariales del Convenio Colectivo para las Industrias de Turrónes y Mazapanes (código de Convenio número 9905165), que fue suscrito por la Comisión Paritaria del Convenio formada por la Asociación Española de Fabricantes de Turrónes y Mazapanes