

términos del apartado primero del artículo 59 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común; de conformidad con el apartado cuarto del citado artículo,

#### R E S U E L V O:

Primero.- Notificar a D. Manuel Gómez Rodríguez la Propuesta de Resolución de la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural, de fecha 28 de noviembre de 2005, recaída en el expediente instruido en esta Agencia con referencia R.P. 1501/2005, y cuya parte dispositiva dice textualmente:

#### “SE PROPONE

Primero.- Imponer a D. Manuel Gómez Rodríguez una multa de seis mil diez euros con trece céntimos (6.010,13 euros), como responsable de una infracción administrativa consistente en el abandono y vertido de residuos peligrosos (baterías y aceites de motor usados), en la Zona Industrial de Playa Honda, en el término municipal de San Bartolomé de Lanzarote.

Segundo.- Ordenar al infractor a que proceda a la reposición de las cosas al estado anterior a la comisión de la infracción, mediante la retirada y entrega a gestor autorizado de los residuos abandonados y vertidos, si no se hubiera acreditado la misma en el plazo establecido al efecto.

Notifíquese la presente Propuesta de Resolución al interesado, concediéndole un plazo de quince días para que pueda alegar cuanto considere conveniente, ante esta Agencia (sita en la calle Venegas, 65), en su defensa, así como presentar los documentos e informaciones que estime pertinente, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 19 del Real Decreto 1.398/1993, de 4 de agosto.

A los efectos del artículo 19 del Reglamento para el ejercicio de la potestad sancionadora, se le informa que los documentos obrantes en el expediente sancionador iniciado contra usted son los siguientes:

- Denuncia de la Policía Local del Ayuntamiento de San Bartolomé de Lanzarote.

- Resolución de iniciación de expediente sancionador.

- Notificación de la resolución de iniciación al expedientado.

- Notificación de la resolución de iniciación a la Policía Local de San Bartolomé de Lanzarote.

- Aviso de recibo devuelto por Correos por no notificación al expedientado, de la resolución de iniciación.

- Notificación de la resolución de iniciación al expedientado.

- Aviso de recibo de notificación a la Policía Local de San Bartolomé de Lanzarote, de la resolución de iniciación.

- Resolución sobre notificación al expedientado de la resolución de iniciación, mediante publicación en el Boletín Oficial de Canarias e inserción en el tablón de edictos del Ayuntamiento.

- Remisión de la resolución sobre notificación al expedientado, al Servicio de Publicaciones.

- Notificación al Ayuntamiento de San Bartolomé de Lanzarote de la resolución sobre notificación al expedientado, mediante inserción en el tablón de edictos.

- Publicación en el Boletín Oficial de Canarias de la resolución sobre notificación al expedientado, de la resolución de iniciación mediante publicación en el Boletín Oficial de Canarias e inserción en el tablón de edictos del Ayuntamiento.

- Aviso de recibo de notificación al Ayuntamiento de San Bartolomé de Lanzarote, de la resolución sobre notificación al expedientado, mediante inserción en el tablón de edictos.

- Propuesta de Resolución del expediente sancionador.”

Segundo.- Remitir la presente resolución al Servicio de Publicaciones e Información del Gobierno de Canarias y al correspondiente Ayuntamiento para su inserción en el tablón de edictos.

Las Palmas de Gran Canaria, a 30 de diciembre de 2005.- El Director Ejecutivo, p.s., el Director General de Ordenación del Territorio (Acuerdo del Consejo de 16.6.05), Miguel Ángel Pulido Rodríguez.

#### Consejería de Empleo y Asuntos Sociales

**153** *Dirección General de Trabajo.- Anuncio por el que se hace pública la Resolución de 19 de diciembre de 2005, relativa a registro, depósito y publicación del convenio colectivo Islas Airways, S.A. y Tripulantes Técnicos Pilotos.*

Visto el Acuerdo de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo Islas Airways, S.A. y Tripulantes Técnicos Pilotos, para la modificación de los ar-

títulos 46 y anexo V del vigente convenio colectivo. Y de conformidad con lo dispuesto en el artº. 90 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 los Reales Decretos 661/1984, de 25 de enero y 1.033/1984, de 1 de abril, sobre traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de mediación, arbitraje y conciliación; el Real Decreto 1.040/1981, de 22 de mayo, sobre depósito y registro de Convenios Colectivos, y el reglamento Orgánico de la Consejería de Empleo y Asuntos Sociales, modificado por el Decreto 39/2005, de 16 de marzo (B.O.C. nº 63, de 31.3.05), esta Dirección General de Trabajo

#### ACUERDA:

Primero.- Ordenar la inscripción en el Registro de Convenios Colectivos con notificación a la Comisión Negociadora.

Segundo.- Disponer el depósito del texto original.

Tercero.- Disponer su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Contra el presente acto que no agota la vía administrativa, cabe recurso de alzada ante la Sra. Consejera de Empleo y Asuntos Sociales, en el plazo de un mes desde la notificación o publicación de la presente Resolución, y sin perjuicio de cualquier otro recurso que pudiera interponerse.

Las Palmas de Gran Canaria, a 19 de diciembre de 2005.- El Director General de Trabajo, Pedro Tomás Pino Pérez.

### CAPÍTULO 1

#### DISPOSICIONES GENERALES

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

Son partes concertantes del presente convenio colectivo, por la parte empresarial, la empresa Islas Airways, Sociedad Anónima (en adelante referida en el presente convenio como ISLAS) y por parte de los Tripulantes Técnicos de vuelo, los representantes del colectivo de trabajadores en ISLAS (en adelante la representación de los pilotos).

El presente Convenio afecta a todos los pilotos de plantilla de ISLAS, encuadradas en el grupo de pilotos en las situaciones contempladas en este Convenio.

Se excluyen de este ámbito:

A) El personal en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios de vuelo, que se re-

girá por lo regulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo u otros Convenios Colectivos.

B) El personal ajeno a ISLAS que realice prácticas de vuelo.

C) El personal que ingrese en la compañía, en función del título Aeronáutico, recogido en el Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

El ámbito de aplicación funcional del Convenio será las actividades de transporte aéreo realizados por ISLAS y los servicios profesionales de pilotaje realizados por los Tripulantes Técnicos de vuelo.

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

El ámbito de aplicación del presente Convenio, abarca a todos los centros y lugares de trabajo que ISLAS tenga establecido o establezca en el futuro en el Archipiélago Canario, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo primero.

Si durante la vigencia del Convenio cambiara el ámbito territorial de la Empresa, las partes negociadoras negociararán el nuevo ámbito territorial del Convenio.

##### **Artículo 3.-** Ámbito temporal.

El presente Convenio tendrá vigencia desde el 1 de octubre de 2005 hasta el 30 de septiembre de 2007.

A partir del 1 de octubre de 2006 las condiciones salariales pactadas en el presente Convenio se revisarán en función del I.P.C. previsto por el Gobierno en los Presupuestos Generales del Estado del año en curso. Si al finalizar el año, y conocido el I.P.C. real, éste es superior al aplicado, adaptarán las condiciones salariales al I.P.C. real, retribuyéndose en concepto de atrasos las diferencias generadas por tal concepto.

Si al finalizar el año, y conocido el I.P.C. real, éste es inferior al aplicado, la diferencia existente entre éste y aquél se imputará a cuenta de la revisión salarial del siguiente período anual.

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

Este Convenio será prorrogable tácitamente por períodos de doce meses a partir de la finalización de la vigencia del mismo, si con una antelación de dos meses a la fecha de su vencimiento no ha sido expresamente pedido su revisión, por cualquiera de las dos partes.

**Artículo 4.-** Compensación, absorción y condiciones más beneficiosas.

Cuanto mejor se establecen en este Convenio, producirán la compensación, en su conjunto y en concepto global, de aquellas que con carácter voluntario o pacto tuviese ya otorgados ISLAS.

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

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

Si durante el proceso de registro, la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas del Convenio en su actual redacción, la Comisión negociadora deberá reunirse para considerar tales modificaciones, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio, o si por el contrario, las modificaciones de tal o tales cláusulas, obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieran otorgado.

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

**Artículo 6.-** Interpretación.

Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los pilotos, sin perjuicio de que se someta la materia en cuestión a la Comisión Paritaria de Interpretación y Aplicación, que deben emitir informe sobre el asunto de que se trate, quedando a salvo en todo caso el derecho de plantear la cuestión discutida en la jurisdicción de trabajo o en la autoridad administrativa laboral según las respectivas competencias.

**Artículo 7.-** Comisiones de Interpretación y Técnica. 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 Compañía, una Comisión Paritaria de Interpretación y Aplicación, compuesta por igual número de representantes de la Empresa y de los pilotos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los pilotos se regirá por las siguientes normas:

1. Estará integrada como máximo, por dos pilotos, de los que uno como mínimo debe de haber

participado en las deliberaciones del Convenio.

2. Observarán sigilo profesional, aun después de dejar de pertenecer a dicha Comisión, en todas aquellas materias de las que conozca por su permanencia en dicha Comisión y muy especialmente sobre las que la Dirección señale expresamente el carácter reservado; en todo caso, ningún tipo de documento entregado por la Empresa a la representación de los pilotos en la Comisión podrá ser utilizado fuera del estricto ámbito de aquélla y para distintos fines de los que motivaron su entrega.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta. Uno de ellos, al menos, deberá haber participado en las deliberaciones del Convenio.

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

Una vez convocada, deberá reunirse en el plazo de treinta (30) días, y el transcurso de cuarenta (40) días desde la convocatoria sin que dicha reunión haya tenido lugar, supondrá dar por cumplimentado el trámite.

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

Si durante la vigencia del presente Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves diferentes al tipo actual, cuya explotación implique actividad superior o inferior a las que los tripulantes técnicos pilotos reciben, o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en las partes afectadas, por acuerdo de las dos representaciones.

Si por incorporación a la Compañía de aviones de nueva tecnología, alguno de los pilotos no se adaptara, la Empresa lo mantendrá en la flota de donde provenga si existe, o en uno que pueda desarrollar sus funciones de piloto.

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

En cualquier caso, es facultad organizativa exclusiva de la Compañía, la designación de los pilotos que han de pasar a la nueva flota.

## CAPÍTULO 2

## PRINCIPIOS INFORMADORES

**Artículo 9.-** Dedicación y títulos.

Los tripulantes técnicos pilotos se obligan con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de los servicios que le correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, realizando todas las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

ISLAS se compromete a facilitar a los tripulantes técnicos pilotos los medios necesarios para mantener actualizados los títulos, las licencias, cualificaciones 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, los gastos de esta documentación serán por cuenta de la Compañía.

**Artículo 10.-** Salvaguarda de los intereses de la Empresa.

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

**Artículo 11.-** Pacto de no-concurrencia, pacto de permanencia y preaviso de extinción de contrato.

Los pilotos no podrán dedicarse a ninguna actividad retribuida o no de transporte aéreo, salvo autorización expresa de ISLAS.

## PACTO DE PERMANENCIA

1. En el supuesto de que el trabajador reciba una especialización profesional con cargo a la Empresa -idiomas, informática, cursos de formación, cursos de calificación, especialización- deberá permanecer como mínimo durante el período de dos años en la misma antes de poder causar baja voluntaria, por excedencia o en supuestos de despido. En caso contrario, y también en el supuesto de que el trabajador cause baja en la Empresa por despido procedente, éste deberá reintegrar a la Compañía la cantidad equivalente a la parte proporcional que reste para cubrir el importe total de los gastos sufragados por la Empresa por la realización de los cursos o especializaciones mencionadas distribuido el valor en el período de 2 años.

2. En lo no previsto en este artículo, se establecerá lo dispuesto en el artículo 21 del Real Decreto

Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (B.O.E. de 28.3.95).

## PREAVISO DE EXTINCIÓN DE CONTRATO

Los trabajadores que deseen causar baja voluntaria en la Compañía deberán comunicarlo por escrito con un preaviso de tres meses. El incumplimiento de esta obligación facultará a la Compañía a reclamar al trabajador y/o descontar de la liquidación el importe correspondiente a los días de preaviso omitidos.

**Artículo 12.-** 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 13.-** Servicios a terceros.

Los pilotos de ISLAS podrán realizar los servicios en aviones y/o trayectos de otras Compañías, mediante acuerdo previo con la representación de los pilotos como condición indispensable y de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, previa autorización de la autoridad competente.

Siempre que se presten tales servicios, serán realizados por una tripulación técnica completa de ISLAS, y en ningún caso en empresas con conflictos laborales declarados.

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

Para que las operaciones de vuelo de ISLAS se desarrollen de acuerdo con los principios de Seguridad, Legalidad, Regularidad, Calidad y Economía necesarios, los pilotos e ISLAS se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interno complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales Básicos de Operaciones, de Ruta y de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualquier otros reglamentos de trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de ISLAS o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo, la Dirección de ISLAS se responsabiliza de facilitar a los pilotos el acceso a los manuales vigentes de: Básico, de Ops, de Ruta, de tripulantes de cabina de pasajeros y de avión, así como las revisiones correspondientes de los mismos y que dichos manuales figuren a bordo, estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes.

No obstante lo anterior, ningún manual a norma de régimen interno de ISLAS podrá alterar las condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

**Artículo 15.-** Desempeño de cargos y funciones.

El desempeño de cargos y/o funciones establecidos por la Empresa, distintos de las propias del pilotaje, tendrá carácter voluntario y supondrá la aceptación por parte del piloto que los ejerza de las condiciones laborales establecidas para los mismos.

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

La Compañía informará a la Representación de Pilotos de la gratificación que cada cargo tenga asignada, a excepción del Director de Operaciones.

CAPÍTULO 3

DEFINICIONES

**Artículo 16.-** Alcance de las definiciones.

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

**Artículo 17.-** Tripulación.

Conjunto de pilotos y tripulantes de cabina de pasajeros, nombrados expresamente por la Dirección de ISLAS para la realización de servicios de vuelo.

Durante la realización del servicio, actúan directamente a las órdenes del Comandante, al que auxilian, ayudan y asesoran, en el cumplimiento del servicio que les esté encomendado.

**Artículo 18.-** Pilotos. Grupos laborales.

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

b) Segundo Piloto. Es el 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 19.-** Pilotos. Especialidades.

a) Primer Piloto. Cargo de confianza y a quien la Dirección de ISLAS designa libre y expresamente de entre los primeros pilotos para ejercer el mando a bordo de sus aeronaves.

La remoción por la Compañía de la función del cargo de primer piloto deberá tener causa justificada.

A tal fin, se nombrará una Comisión integrada por 2 representantes de la Compañía y 2 representantes de los primeros pilotos.

Dicha Comisión analizará las razones que alega la Compañía para la remoción. Si la Comisión entiende que existen razones para la remoción emitirá informe en dicho sentido, pudiendo entonces la Compañía remover de su cargo al primer piloto. Si, por el contrario, la Comisión entiende que no existen causas para la remoción, emitirá el oportuno informe, debiendo mantener la Compañía en su cargo al primer piloto. Los acuerdos de la Comisión se adoptarán por mayoría.

Si por cualquier circunstancia la Comisión no llegara a acuerdo por mayoría o no emitiese informe, la Compañía adoptará la decisión que considere más ajustada a derecho, sin perjuicio de las acciones legales que decide ejercer el interesado.

El informe deberá ser emitido en un plazo no inferior a 15 días desde la convocatoria de la Comisión.

b) Copiloto. Piloto distinto del Comandante que auxilia a éste en las funciones de pilotaje y le sustituye en el mando en caso de ausencia o incapacidad manifiesta.

**Artículo 20.-** Plantilla.

Las plantillas de pilotos serán las necesarias para desarrollar la operación, cumpliendo con todo lo establecido en el C.C. respecto a vacaciones, días libres, instrucción, etc., y con los márgenes necesarios para cubrir imprevistos (bajas de enfermedad, etc.) se fija el ratio de tripulación en 4 por avión, no contabilizando para su cálculo los aviones que la empresa haya acordado tener en tierra para cubrir los imprevistos de los aviones que diariamente estén programados para volar. ISLAS notificará a la Representación de los pilotos el número de aviones destinados a tal efecto, en todo momento, sólo con carácter informativo.

**Artículo 21.-** Escalafón profesional.

Los pilotos estarán relacionados en un escalafón de primeros pilotos y un escalafón de segundos pilotos.

Contendrá, además del número de orden, la antigüedad administrativa, la antigüedad técnica en la especialidad, el nivel y la fecha en que alcanzó el grupo laboral, la especialidad, 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 especialidad y la edad, con esta prioridad.

El ingreso de cualquier piloto en ISLAS se efectuará a continuación del último piloto del escalafón, según la categoría en la que se contrate, salvo circunstancias excepcionales a criterio de la Compañía en cuyo caso sólo podrá ingresar en el último puesto del nivel superior al de entrada.

La Dirección de ISLAS publicará el primer escalafón administrativo y técnico a fecha límite de 3 meses desde la firma del Convenio, y los siguientes a fecha de 31 de diciembre antes del 29 de febrero del siguiente año, disponiendo el personal interesado de un período de 30 días naturales a partir de su publicación, para cursar las reclamaciones e impugnaciones que considera le asistan en sus derechos, en escrito razonado ante la Dirección de Ops, que dispondrá del mismo plazo para su contestación.

**Artículo 22.-** Antigüedad administrativa.

Vendrá determinada por la fecha de firma del contrato de ingreso en la empresa ISLAS en cualquier grupo laboral. No se computará el tiempo permanecido en situación de excedencia superior a 6 meses.

**Artículo 23.-** Antigüedad técnica.

Se considerará antigüedad técnica la fecha de suelta en la especialidad correspondiente, en caso de coincidencia, la prioridad vendrá establecida por la antigüedad administrativa y por la edad.

## CAPÍTULO 4

## INGRESO, PROMOCIÓN Y PROGRESIÓN

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

Las condiciones que deberán reunir los pilotos para ingresar en la plantilla de ISLAS 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 de

más normas a cumplir. De dicho régimen se dará información a la representación de los pilotos, así como de las modificaciones que pudieran efectuarse, pudiendo dicha representación alegar lo que estime oportuno sobre las mismas, sin carácter vinculante. En las mencionadas pruebas participará un representante de los pilotos de ISLAS como miembro del tribunal con voz.

**Artículo 25.-** Período de prueba.

Los pilotos contratados permanecerán en situación de prueba durante un período de 6 meses, cualquiera que fuera la forma de contratación, excepto pacto en contrato del interesado con la Empresa, haciendo esta renuncia expresa al período de pruebas.

Durante ese período, ISLAS y el piloto podrán rescindir la relación laboral, sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

**Artículo 26.-** Promoción.

Se entenderá por promoción el paso de un piloto de segundo piloto a primer piloto.

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

- a) Que le corresponda según la antigüedad técnica.
- b) Estar en posesión del título de piloto de transporte de Líneas Aéreas.
- c) Poseer un total de horas de vuelo igual o mayor de 3.000 horas de las cuales 1.000 deben ser en ATR, salvo que la Empresa considere que el número de horas que posea el piloto a promocionar sean suficientes para dicha promoción.

En caso de no superar las pruebas teóricas, que necesariamente versarán sobre las materias impartidas por ISLAS en el programa del curso para la promoción a primeros pilotos, ISLAS facultará un segundo examen durante el mes siguiente. En caso de no pasar satisfactoriamente los períodos normales de simulador, ISLAS facilitará una nueva sesión de 4 horas impartida por otro Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones, y supervisado por un miembro de la Comisión Técnica, durante el mes siguiente.

Si finalmente el tripulante no superase el examen teórico, el simulador o la supervisión en línea, quedará en suspenso su promoción durante un período de 12 meses, transcurridos los cuales, si hubiera vacante, tendrá derecho a otro curso. En el caso de no superar satisfactoriamente este segundo curso, tendrá derecho a un tercer y último curso a los 4 años.

En cualquier caso, y superadas todas las pruebas para promocionar a la función de primer piloto deberá obtener el visto bueno de la Dirección, por ser la función de Primer Piloto una figura de libre designación.

**Artículo 27.-** Calificaciones profesionales y Comisión técnica.

En caso de que un piloto sea calificado por debajo del mínimo durante una inspección o verificación, se le proporcionará el entrenamiento necesario para su recuperación y si fuese calificado de nuevo por debajo del mínimo, el Departamento de Instrucción elaborará un programa de reentrenamiento teórico y/o práctico seguido de una nueva inspección con un Instructor distinto al que lo calificó en las anteriores ocasiones, en presencia de un Inspector Delegado de los DG.AC.

En caso de conflicto de competencia técnico-profesional (inspecciones, instrucción, promociones, etc.), ISLAS acepta la designación de 2 pilotos nombrados por el colectivo de pilotos para el asesoramiento en la resolución de dichos conflictos.

Dichos pilotos junto a 2 representantes nombrados al efecto por la Empresa se constituirán como Comisión técnica a requerimiento de cualquier piloto que se considere afectado, en caso de discrepancia, la decisión será del Director de Ops.

Cuando, como resultado de inspecciones o verificaciones de carácter técnico-profesional, la Empresa emprenda acciones de carácter laboral contra un piloto, el tripulante afectado tendrá derecho a solicitar a su Representación, a través de los asesores precitados, el nombramiento de un Inspector de la Empresa para que asista a la Representación, a las que se someterá el caso.

El expediente profesional personal estará a disposición del titular para su examen, en presencia del Jefe de Instrucción. Podrá estar presente un representante de los pilotos si el piloto lo requiere, que deberá guardar en todo caso sigilo profesional.

## CAPÍTULO 5

### SITUACIONES LABORALES DE LOS TRIPULANTES

**Artículo 28.-** Licencias.

Licencias retribuidas: ISLAS concederá licencias con derecho a retribución a los pilotos que lo soliciten por escrito, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

a) Quince días en caso de matrimonio.

b) Dos días ampliables a cinco, siempre que tenga que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, por enfermedad grave del cónyuge, hijos, hermanos, padres, abuelos o nietos. A estos efectos, los familiares políticos tendrán la misma consideración.

c) Dos días ampliables a cinco, siempre que tengan que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, en caso de alumbramiento de la esposa o compañera conviviente.

d) Dos días ampliables a cuatro, siempre que tenga que hacer un desplazamiento fuera de su base operativa, para asistir al funeral por los familiares relacionados en el punto b).

e) Dos días, ampliables a cuatro, si el hecho ocurriera en distinto lugar del de la residencia habitual del piloto, por razón de boda de hijos, padres o hermanos, incluido el parentesco político.

f) Por exámenes, de acuerdo con la legislación vigente.

g) Por el tiempo indispensable, para cumplir con un deber de carácter público inexcusable.

h) Para incorporarse a destacamento o cambio de base, dos o cuatro días respectivamente, y dos días para reincorporarse a su base al finalizar el destacamento.

i) Por cambio de domicilio, dos días.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas, los pilotos deberán informar con 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.

Licencia no retribuida: anualmente, como máximo 3 pilotos de cada especialidad tendrán derecho a disfrutar licencias sin sueldo por un plazo que no excede de 30 días 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 ISLAS. Este plazo de licencia podrá ser de hasta 6 meses si así se establece de común acuerdo.

Para evitar modificaciones y alteraciones en la programación de vuelos, la petición de licencia no retribuida deberá presentarse al Jefe de Flota con antelación mínima de 30 días al comienzo del período programado en que vaya a disfrutarse.

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

**Artículo 29.-** Reducción de la jornada por motivos familiares.

Los pilotos podrán acogerse a las situaciones de reducción de jornada para cuidado de familiares previstas en la legislación vigente.

**Artículo 30.-** Excedencia voluntaria.

Los pilotos con un tiempo mínimo de un año de servicio cumplido en ISLAS 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.

Si la excedencia concedida fuese superior a un año, el piloto podrá obtener la reincorporación a ISLAS antes de finalizar el período completo, si lo solicita con antelación mínima de 1 mes, en la primera vacante que se produzca dentro de su especialidad.

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 se concederá por plazo no inferior a 6 meses prorrogables por períodos iguales por un plazo no superior a 5 años.

El piloto en excedencia voluntaria deberá someterse a los entrenamientos que determine la Dirección de ISLAS, inmediatamente antes de su reincorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que corresponda 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 solicitara el ingreso por escrito a la Empresa 30 días antes de la terminación del plazo de excedencia, causara baja definitiva en ISLAS. Copia de tal solicitud se entregará por ISLAS a la Representación de pilotos en el plazo de 15 días, a título informativo.

ISLAS podrá conceder a su discreción excedencia voluntaria para prestar servicios de vuelos en una compañía de líneas aéreas a aquellos pilotos que cumplan con las condiciones de tener acreditados más de 2 años de servicio de vuelo en ISLAS, haber concluido su úl-

timo curso de calificación de tipo, por cuenta de la misma, al menos 1 año de la fecha de inicio de la excedencia y solicitarlo por escrito 3 meses antes de que se produzca dicha excedencia.

**Artículo 31.-** Excedencia forzosa.

Según las causas previstas por la Ley.

Se prolongará por el tiempo que dure la prestación de servicios en el cargo determinado a tal efecto y se computará este período a efectos de antigüedad.

La reincorporación, que será de carácter inmediato, deberá ser solicitada por el interesado al cese del cargo que ostentaba (con un plazo de 1 mes).

Durante dicho período los tripulantes se someterán a los reentrenamientos necesarios para el mantenimiento de la aptitud en vuelo.

**Artículo 32.-** 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, o por la Dirección de ISLAS, 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.

En caso de recaer resolución dejando sin efecto la suspensión provisional de actividad, el piloto deberá percibir las retribuciones correspondientes a la media de su flota y función.

## CAPÍTULO 6

### RÉGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

**Artículo 33.-** Base.

Es aquella que figura en el contrato de trabajo del piloto como su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan los servicios.

Cuando se precise cubrir una vacante de base, se publicará una convocatoria por escrito. Los pilotos que reúnan los requisitos de especialidad y flota y voluntariamente lo deseen, enviarán una solicitud por escrito a su Jefatura de Flota. El plazo de admisión de solicitudes será de, al menos, 30 días naturales a

partir de la fecha de publicación. La asignación será por orden de antigüedad técnica entre los pilotos que lo hubieran solicitado.

#### **Artículo 34.-** Base operativa.

Lugar donde un piloto se encuentra en régimen de destacamento.

#### **Artículo 35.-** 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 entre 4 días y 3 meses, ambos inclusive.

Durante su realización es la base operativa del piloto.

Los destacamentos se ofertarán según las normas contenidas en anexo.

El destacamento forzoso tendrá una duración máxima de un mes, asignándose en orden inverso a la antigüedad técnica dentro de su flota y especialidad, de entre los que menor número de veces hayan estado destacados forzosos. Los gastos de hotel de un destacamento correrán por cuenta de ISLAS.

Cuando se vaya a producir un destacamento la Comisión Negociadora del Convenio se reunirá para negociar las condiciones del mismo.

#### **Artículo 36.-** Actividad.

a) Actividad Laboral: se entiende por actividad laboral el tiempo durante el cual un tripulante realiza servicios de algún tipo encomendados por ISLAS.

Dicho período comenzará a partir de la presentación del tripulante para comenzarla y termina cuando queda relegado de las mismas. Comprende los tiempos en aire y tierra.

b) Actividad Aérea: actividad aérea es el tiempo necesario para preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de ellos. Ésta comenzará no menos de 45 minutos antes de la hora programada para el servicio, finalizando una vez complete la última etapa con el avión inmovilizado en el aparcamiento.

Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada 30 minutos después de haber sido notificada dicha cancelación al piloto.

Los 30 minutos siguientes a la inmovilización en el aparcamiento una vez completada la última etapa, serán de actividad laboral ordinaria, pero no se computarán a los efectos del cálculo de actividad extraordinaria.

c) Actividad Aérea Diurna: es la comprendida entre las 07,00 y las 21,00 horas locales del lugar donde se inicie el servicio.

d) Actividad Aérea Nocturna: es la comprendida entre las 21,00 y las 07,00 horas locales del lugar donde se inicie el servicio.

e) Actividad Aérea Continuada: cuando dos períodos consecutivos de actividad aérea estén separados por un intervalo inferior al descanso mínimo aplicable ambos períodos serán considerados como un solo período continuado de actividad aérea.

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

f) Actividad en Tierra: abarca el resto de actividades no comprendidas en la Actividad Aérea, que pueden serle asignados a un piloto por la compañía.

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

#### **Artículo 37.-** Etapa.

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

En caso de que el tiempo transcurrido fuera superior a 30 minutos, tendrán consideración de etapa a todos los efectos.

#### **Artículo 38.-** Servicio de vuelo.

Etapa o serie de etapas programadas en un piloto como miembro de la tripulación para su realización en un período de actividad aérea sin la interrupción de un descanso.

**Artículo 39.-** Tiempo de vuelo y tiempo de vuelo efectivo.

Tiempo de vuelo es el tiempo transcurrido desde que una aeronave comienza a moverse desde el sitio

de estacionamiento, hasta que se detiene en el aparcamiento, quedando inmovilizado y se han parado sus motores (tiempo entre calzos).

El perfil de vuelo se calculará según los siguientes parámetros:

- Rodaje, despegue, ascenso, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje.

- Se utilizarán para los cálculos velocidades reales.

- Tiempo máximo de rodaje será 10 minutos entre los dos rodajes.

Acordándose un plazo máximo de 30 días para la creación e implementación de un perfil nuevo a partir del primer vuelo realizado entre dos aeropuertos por un avión de ISLAS, cuando se cree una nueva ruta.

Aquellos vuelos que no tengan establecido un perfil por su carácter especial se abonarán teniendo en cuenta el tiempo entre calzos + 30 minutos. En caso de discrepancia, la referencia será la que figure en el libro técnico de vuelo.

Tiempo de vuelo efectivo es el tiempo entre el momento en que la aeronave pierde el contacto con el suelo al despegar, hasta el momento en que recupera su contacto al aterrizar (tiempo de "rueda a rueda").

#### **Artículo 40.-** Descanso.

Circular Operativa 16 Bravo.

#### **Artículo 41.-** Descanso parcial.

Circular Operativa 16 Bravo.

#### **Artículo 42.-** Descanso reducido.

Circular Operativa 16 Bravo.

**Artículo 43.-** Vuelos de situación, vuelos de prueba, ferry técnicos y vuelos cancelados.

a) Se consideran vuelos en situación los desplazamientos realizados por los pilotos para hacerse cargo de un servicio asignado o, a la terminación del mismo, regresar a la base.

b) Se considera vuelo de posición aquel en que se desplaza un avión, bien para emprender un servicio programado o para auxiliar un avión averiado.

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

d) Se consideran vuelos cancelados aquellos que, después de la presentación de la tripulación a la firma, son cancelados.

#### **Artículo 44.-** Día libre.

Día natural del que dispondrá libremente el tripulante sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno.

Con objeto de preservar el día libre en su integridad, después de un día libre no se podrá programar un servicio hasta las 11,00 horas local del día siguiente.

Será responsabilidad del piloto chequearse entre las 10,00 y 11,00 de la mañana hora local de su último día libre en secuencia o en solitario con el Departamento de Programación o el Departamento de Coordinación por si le fuera asignado algún Servicio después de las 11,00 horas locales del día siguiente.

Cuando un piloto pierda por necesidades del servicio, o por razones operativas alguno de los días libres que le corresponden y no se puedan recuperar durante el mes en curso, podrá, en primer lugar, recuperarlo en los dos meses siguientes, y si no fuese posible añadirlo a las vacaciones anuales. En cualquier caso deberá pactar con la empresa para su fecha de disfrute.

Todo servicio que finalice después de las 23,00 hora local previo a un día libre dará lugar a un día libre perdido, sin compensación económica.

#### **Artículo 45.-** Días libres.

Los pilotos disfrutarán de 99 días libres al año, adicionales al período de vacaciones anuales correspondiente en cada caso, correspondiendo a 9 días por mes.

Los días libres anteriormente mencionados figurarán en la programación mensual y serán agrupados en tramos de 6 días previa petición del piloto, siempre que sea posible por necesidades de programación. La negativa de la empresa ha de ser por necesidades reales y justificadas. Durante los programas de los cursos teóricos cuya duración resulte igual o supe-

rior a 5 días en una misma semana, deberán respetarse como libres los fines de semana y a partir de las 24 horas local de los viernes y hasta las 6,00 hora local del lunes no se programará ningún servicio y se computarán como días libres.

No se programarán servicios a un mismo tripulante 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 la Representación de los pilotos. De igual manera, no se programarán vuelos en las mismas fechas al mismo tripulante mientras existan otros que no hayan volado en los mismos períodos en años anteriores.

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

La solicitud de los días libres deberá enviarse por el piloto al Departamento de Programación dentro de los primeros 10 días del mes anterior a su disfrute.

Todo día que un piloto deba pasar reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre de servicio. El día de reconocimiento médico no se contabilizará como libre.

La solicitud de los días libres deberá enviarse por el piloto al Departamento de Programación dentro de los primeros 10 días del mes anterior a su disfrute.

En los supuestos en que por necesidades de la empresa se programara a un piloto en su día libre, se le compensará con el importe equivalente a una imaginaria equivalente a su categoría.

#### **Artículo 46.-** Día franco de servicio.

Aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un piloto puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

Éste deberá serle asignado y notificado por el Departamento de Programación antes de las 22,00 horas locales del día anterior, y el piloto deberá contactar con la unidad responsable de programación de vuelo o el Departamento de Coordinación, con el fin de chequear la actividad asignada.

Si no le ha sido nombrado el servicio o asignado dentro del plazo marcado el día franco de servicio, el piloto quedará relevado de cualquier otra obligación.

Por necesidades de la operativa, se podría dar el caso de que el piloto pueda ser requerido para realizar un vuelo durante su día franco no siendo esto de carácter obligatorio cumplimiento por el piloto.

#### **Artículo 47.-** Imaginaria.

Piloto a la inmediata disposición de la compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne.

La asignación del servicio de imaginaria deberá ser repartida de manera equitativa para todos los pilotos en la programación.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la compañía, el piloto deberá recibir el aviso con un mínimo de sesenta minutos por la realización del servicio de imaginaria, cuya duración no podrá exceder de 24 horas. La compañía abonará al trabajador la remuneración prevista en la tabla salarial.

El tiempo de imaginaria se registrará por la circular operativa 16 Bravo.

En el momento de aviso para emprender una actividad aérea, se informará al piloto de la hora de presentación para el servicio asignado y base de pernocta, si fuese el caso.

#### **Artículo 48.-** Vacaciones.

Período de 30 días naturales o fraccionados en dos turnos de 15 días, a petición del tripulante. Éstas podrán ser disfrutadas por períodos inferiores, siempre que las necesidades de la Empresa lo permitan.

Los períodos vacacionales que disfruten anualmente todos los pilotos serán con carácter retribuido. Aquellos que no llevaran un año al servicio de ISLAS tendrán derecho a su parte proporcional.

En los casos de disfrute de vacaciones durante un período continuado coincidente con un mes natural, la Compañía retribuirá de acuerdo con los siguientes criterios:

- Cobro de los conceptos retribuidos fijos correspondientes.

- Cobro de la media de variables de dicho piloto calculado a partir de los doce meses anteriores al mes de vacaciones.

En cuanto al disfrute en dos o más períodos en el mes en que se disfrute, se retribuirá con arreglo a los siguientes criterios:

- En el primer período de 15 días de vacaciones se le abonarán los conceptos retributivos fijos correspondientes y el 50% de la media de variables de dicho piloto calculada a partir de los 12 meses anteriores a dicho período de vacaciones.

- En el segundo período se abonará los conceptos retributivos fijos correspondientes y el otro 50% de la media de variables del período señalado en el párrafo anterior.

**Artículo 49.-** Programación de servicios. Cambios de Programación. Localización.

### 1. Programación.

La programación de servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta sección:

ISLAS regulará mensualmente sus programaciones de modo que, atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y se deriven de la operación, las horas cobradas, días libres y días fuera de base vayan distribuyéndose de la forma más racional y equitativa entre todos los pilotos. Al final del trimestre cada piloto arrastrará la diferencia entre horas cobradas, servicios efectuados y los medios de flota para la compensación en el trimestre siguiente.

La programación se publicará con carácter mensual y se notificará por escrito a cada tripulante y a los representantes de los pilotos con 10 días antes de la finalización de la anterior serie programada.

La representación de pilotos y la Dirección de Ops participarán aportando sugerencias e iniciativas que sean de interés para la resolución de problemas operativos específicos de las flotas y que revistan interés por estar relacionadas con la seguridad, regularidad y economía de la operación y con la óptima utilización de las tripulaciones.

Se programarán como máximo 6 días seguidos de servicios, éstos no podrán incluir más de 3 en los que el servicio se inicie antes de las 07,00 horas locales.

Las programaciones del mes repartirán equitativamente entre los pilotos 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 Ops publicará trimestralmente el número de horas y dietas nacionales e internacionales realizadas en ese período, desglosadas mensualmente en el caso de que las hubiera.

### 2. Cambios.

Se consideran cambios de la programación al cambio de servicios o una serie de servicios en los días reflejados en la programación mensual, no pudiendo exceder de 4 cambios mensuales por piloto salvo por circunstancias excepcionales.

Si el cambio lo origina el piloto realizará una petición por escrito a Operaciones, con una antelación mínima de 24 horas, siendo facultad de la Compañía su aprobación. Si al contrario, lo origina la Compañía, éste deberá hacerse por escrito o vía telefónica con una antelación mínima de 24 horas.

Si estos cambios afectaran a la remuneración mensual del piloto con respecto a las percepciones variables la Compañía tiene la obligación de programarle el mismo mes el restante afectado o, más tardar, en los siguientes dos meses.

### 3. Localización.

El tripulante técnico tendrá la obligación de dar al Departamento de Programación, un número de teléfono fijo y/o móvil, a través del cual la empresa se podrá poner en contacto con el piloto en caso necesario. Si por cualquier circunstancia, el tripulante técnico cambiase el número, lo pondrá en conocimiento del Departamento de Programación y Operaciones, a no más tardar en un plazo de 5 días hábiles.

**Artículo 50.-** Gastos imprevistos por cambio de Programación.

Cuando por incidencia en la operación un tripulante tenga que interrumpir el servicio en un aeropuerto distinto del previsto, y no lleve consigo ropa y útiles de aseo, y tenga que pernoctar más de una noche no programada, lo comunicará al Director de Ops para que autorice la compra pertinente, a ser posible por fax, que se adjuntará a la factura de la misma para su reembolso.

ISLAS se hará cargo de los gastos de lavandería que se generen por este motivo, se quita cuando el piloto tenga que pernoctar más de una noche no programada.

## CAPÍTULO 7

### TRANSPORTE, ALOJAMIENTO, COMIDAS Y UNIFORMIDAD

**Artículo 51.-** Transporte en base.

ISLAS abonará a cada piloto el correspondiente plus de transporte.

ISLAS se hará cargo del importe exigido por AENA por el aparcamiento.

**Artículo 52.-** Transporte fuera de base.

Serán facilitado por ISLAS y a cargo de ella.

**Artículo 53.-** Alojamiento.

Serán por cuenta de ISLAS los cargos de los hoteles en los que se alojen los pilotos en sus desplazamientos por motivos de servicio.

La contratación del alojamiento en los hoteles se hará directamente por ISLAS. El hotel seleccionado ha de ser confortable, como mínimo de categoría 4 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. La Representación de los pilotos participa en la aprobación de los alojamientos.

**Artículo 54.-** Comidas de tripulantes técnicos.

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 está correspondida, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.

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. Por las mismas razones, serán suministradas en la escala determinada de acuerdo con la Representación de pilotos.

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

4. En la confección de los menús, tanto para la comida a bordo como en tierra, y donde deberán suministrarse las comidas, participará necesariamente la Representación de los pilotos junto con ISLAS, de forma semestral, elaborando los menús y lugares para los próximos 6 meses.

5. Los desayunos, comidas y cenas de los pilotos se proporcionarán siempre que la actividad esté comprendida entre las 5,00 y las 11,00 horas, las 12,30 y las 17,00 horas y entre las 19,00 y las 24,00 horas respectivamente, que siempre serán horas locales donde se inicie el servicio.

6. ISLAS facilitará adicionalmente agua, café o infusiones para los pilotos en los días que éstos realicen vuelos.

**Artículo 55.-** Uniformidad.

La Empresa facilitará a los pilotos el siguiente vestuario:

- Una chaqueta azul cada dos años.
- 6 camisas de manga corta al año.
- Una gabardina azul cada 5 años.
- 1 juego de hombreras al año.
- Dos corbatas azules al año.
- Un chaleco de color azul cada 2 años.
- Un par de zapatos negros tipo mocasín cada 2 años.
- Un cinturón azul cada 2 años.
- Dos pantalones azules al año.
- Una rebeca azul cada dos años.

**Artículo 56.-** Uso de billetes.

A la entrada en vigor del presente convenio colectivo, los trabajadores/as con al menos una antigüedad de doce meses en la empresa tendrán el derecho al uso de billetes en las rutas aéreas establecidas o que se establezcan en el futuro por la compañía, en las siguientes condiciones:

1. Billetes con descuento del 90% sin reserva de plaza: ilimitado.

2. Billetes con descuento del 100% con reserva de plaza: 4 billetes de ida y vuelta al año.

En el plazo de 3 meses a partir de la entrada en vigor del presente convenio colectivo, en el seno de la comisión mixta paritaria, se articulará un sistema de solicitud de estos billetes, el cual comprenderá una antelación de 10 días en la petición de los descuentos del 100%.

En el mismo plazo y en el seno de la misma comisión paritaria, se articulará el sistema de utilización de billetes en aquellas líneas aéreas que regulen con Islas Airways acuerdos de utilización de billetes con descuento para empleados.

Se establecen como beneficiarios de este derecho, aparte de los empleados los siguientes: el/la cónyuge o pareja de hecho, y los hijos menores de 21 años, siempre que éstos convivan con el titular.

**Artículo 57.-** 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 ISLAS, 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 estime 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 estén a cargo del trabajador, cuando el tiempo de permanencia fuera de España resulte superior a 15 días. ISLAS deberá tener conocimiento previo de cuales serán dichas personas.

En este supuesto, el piloto podrá pedir a ISLAS, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

**Artículo 58.-** Accidentes “in itinere”.

ISLAS, 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, las medidas 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.

Será misión de la Comisión Paritaria de Seguimiento del Convenio, el analizar las situaciones de los itinerarios profesionales realizados fuera de España, a fin de estudiar soluciones en consonancia con las mismas coberturas concertadas y establecidas en este país.

**Artículo 59.-** Seguro pérdida de licencia.

Se abonará de conformidad con la tabla salarial.

**Artículo 60.-** Seguridad Social complementaria.

A) ENFERMEDAD Y MATERNIDAD.

A partir del primer día y mientras dure la situación de incapacidad temporal derivada de enfermedad común, accidente no laboral o maternidad, la Empresa garantiza a los pilotos el complemento preciso para que, sumando a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100% de las retribuciones fijas garantizadas. Este criterio será de aplicación, igualmente, en cuanto se refiere a las gratificaciones extraordinarias que se especifican en este Convenio.

Para pilotos femeninos, cuando se encuentren en situación de embarazo, en caso necesario la Empresa les asesorará para la obtención de la correspondiente baja por I.T., en los períodos que la legislación señale.

B) ACCIDENTE DE TRABAJO Y ENFERMEDAD PROFESIONAL.

Durante el tiempo que dure la I.T. por la contingencia epigrafiada y hasta el alta, los pilotos que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a las prestaciones económicas de la entidad gestora, obtengan el 100% de los conceptos y condiciones especificadas en el apartado anterior.

C) NORMAS COMUNES.

1. 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.

2. La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estarán supeditadas 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 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 improcedente, el piloto habrá de trasladarse a su lugar de residencia habitual.

3. 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. Los pilotos en situación de baja por I.T. 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 I.T.

5. ISLAS podrá verificar en cualquier instante, a cargo de personal médico designado por la misma, el estado de I.T. 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.

#### **Artículo 61.-** Traslado de cadáveres.

En caso de fallecimiento de un piloto en servicio, ISLAS, 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 o nacionalidad.

### CAPÍTULO 8

#### RÉGIMEN DISCIPLINARIO

#### **Artículo 62.-** Imposición de sanciones.

1. Antes de imponer una sanción por falta grave o muy grave, será necesario oír una Comisión de disciplina, cuyo informe será preceptivo pero no vinculante y siempre que no se perjudiquen los plazos de prescripción de las faltas.

2. Dicho informe será emitido en un plazo de 10 días.

3. La comisión estará integrada por dos representantes de la empresa y dos representantes del Colectivo de pilotos.

4. No será preceptivo oír a la Comisión de los supuestos en que la Compañía reconozca la improcedencia del despido.

#### FALTAS LEVES

Se consideran faltas leves:

1. No cursar en tiempo oportuno la baja correspondiente a las ausencias justificadas al trabajo, a no ser que se pruebe la imposibilidad de haberlo efectuado.

2. Hasta tres faltas de puntualidad injustificadas en un período de treinta días y siempre que sumen en total más de quince minutos.

3. No comunicar su domicilio o el sitio donde se vaya a descansar, cuando está de servicio.

4. Dirigir escritos laborales, operacionales o de crítica empresarial, a los pilotos u otros colectivos de la Compañía, sin la autorización debida, utilizando el tablón de anuncios, y/o cualquier otro medio de divulgación. La representación de los pilotos estará autorizada para dirigir estos escritos.

5. La inobservancia reiterada de las instrucciones o prácticas comerciales que establezca la Compañía, especialmente las relativas a la actitud y comunicación hacia los pasajeros.

6. La falta de aseo y limpieza personal.

7. No comunicar a la empresa los cambios de teléfono, domicilio y/o los datos necesarios para la Seguridad Social.

#### FALTAS GRAVES

Se consideran faltas graves:

1. Más de tres faltas de puntualidad repetida en la asistencia al servicio que sumen más de treinta minutos en 30 días.

2. La falta hasta dos días al trabajo en 30 días, sin causa que lo justifique.

3. La simulación de enfermedad o accidente.

4. La falta de presentación a un vuelo programado, sin causa que lo justifique.

5. La inobservancia de las medidas de seguridad adoptadas por la Compañía.

6. La reincidencia en faltas leves, siempre que ello ocurra en el plazo de tres meses a contar desde la sanción de la primera.

7. La negligencia o descuido inexcusable en el servicio.

8. La divulgación a personas ajenas a la empresa, de la marcha interior de la misma, siempre que pueda haber perjuicio para la Compañía.

9. La obstrucción a las órdenes de los jefes y negligencia en su cumplimiento.

10. El quebranto de los intereses de la Compañía, sin ánimo de realizarlo, pero por negligencia inexcusable. Cuando se menoscaben directamente los intereses económicos o se afecte la imagen pública de la Compañía se reputará como muy grave.

11. La falta considerable de respeto y la dureza de trato a los trabajadores que estén a sus órdenes.

12. Fingir enfermedad o pedir permiso alegando causa no existente y otros actos semejantes que puedan proporcionar a la Compañía una información falsa.

13. Los actos de imprudencia.

14. Dos faltas de puntualidad en un mes estando desplazado.

15. Faltar un día al trabajo estando desplazado.

16. Entregarse a juegos, cualesquiera que sean, durante la jornada de trabajo.

17. La desobediencia a los superiores o, en su caso, a los técnicos en materia de trabajo.

18. Simular la presencia de otro trabajador, firmando o fichando por él.

#### FALTAS MUY GRAVES

Son faltas muy graves:

1. La embriaguez o toxicomanía habitual y la ocasional durante el tiempo de servicio.

2. La falta de tres días o más al trabajo en un período de treinta días, sin causa que lo justifique.

3. Los malos tratos de palabra y obra o la falta grave de respeto y consideración a los jefes o sus familiares, a sus compañeros y subordinados, o a pasajeros u otras personas de su entorno profesional.

4. Violar secretos de la Compañía cuando existan perjuicios para la misma.

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

6. La indisciplina, desobediencia o incumplimiento inexcusable de órdenes reglamentariamente recibidas de sus superiores.

7. Cualquier infracción de la Legislación de Aduanas.

8. La reincidencia en las faltas graves dentro de los seis meses siguientes a su sanción.

9. Abuso de autoridad por parte del superior.

10. La imprudencia en actos de servicio que impliquen riesgo de accidente.

11. La simulación de circunstancias que afecten a la seguridad en vuelo o similar con el objeto de desviarse de las instrucciones recibidas de la Compañía.

12. La ocultación de circunstancias, cuando se tengan conocimiento de ellas, que afecten a la seguridad en vuelo o la complicidad en la ocultación de las mismas, y más especialmente en lo relativo al punto 1 del presente artículo.

13. El transporte de personas sin asiento (excepto cuando lo autorice la D.G.A.C. en inspección o similar tarea) en evidente violación de las normas de seguridad establecidas por la D.G.A.C. al respecto.

14. Los trabajos para otra actividad similar sin autorización de la Compañía.

15. La participación, alborotos o discusiones graves ocurridas en acto de servicio o en aeronaves o instalaciones de la Compañía.

16. No mantener la documentación de vuelo al día.

#### SANCIONES

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

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

2. Por faltas graves: suspensión de empleo y sueldo de tres a quince días.

3. Por faltas muy graves: suspensión de empleo y sueldo de dieciséis a sesenta días; inhabilitación por un período superior a dos años e inferior a cuatro, para la progresión en cualquiera de sus formas; despido.

La compañía, manteniendo la clasificación de gravedad de la falta, podrá reducir la sanción en los ca-

sos en que estime que concurren circunstancias especiales.

#### PRESCRIPCIÓN DE LAS FALTAS

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

La empresa anotará en los expedientes personales de los trabajadores las sanciones que les hayan sido impuestas. Transcurridos seis meses, un año o tres años, según se trate, respectivamente, de falta leve, grave o muy grave, sin que se hubiese producido una reincidencia en el mismo tipo de falta, se procederá a retirar la anotación de infracción del expediente del piloto.

#### **Artículo 63.-** Responsabilidad civil.

ISLAS 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, excluyendo los daños ocasionados debidos a dolo o mala fe.

#### CAPÍTULO 9

#### **Artículo 64.-** Conceptos retributivos.

Los pilotos percibirán sus haberes mensualmente, del 1 al 5 del mes al de su devengo. 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:

#### Retribuciones Fijas:

- Salario Base.

- Prima razón viaje de 0 a 65 horas.

- Prorrata pagas extraordinarias.

- Plus de transporte.

- Aparcamiento AENA.

- Prima de responsabilidad.

- Seguro pérdida licencia.

#### Retribuciones Variables:

- Horas en exceso de 66.

- Plus de nocturnidad.

- Dietas, nacionales e internacionales, de contacto.

- Plus por jefatura y cargos adicionales.

- Imaginaria.

- Productividad.

#### **Artículo 65.-** Salario base.

Los salarios base de los pilotos son los reflejados en la Tablas retributivas del anexo I del Convenio.

#### **Artículo 66.-** Prima por razón viaje.

Los pilotos de ISLAS percibirán, en concepto de prima por razón viaje, la cantidad reflejada en el anexo I del Convenio, en función de sus respectivos grupos laborales y niveles. Esta prima constituye la prima horaria garantizada, es decir, las primeras 65 horas de perfil de cobro.

#### **Artículo 67.-** Prorrata pagas extraordinarias.

Los pilotos percibirán dos pagas extras, incluyendo cada una de ellas el salario base y la prima razón viaje, a excepción de los niveles 2 de primeros pilotos y 3 de los segundos pilotos, que incluye exclusivamente el salario base.

Dichas pagas serán prorrateadas mensualmente.

**Artículo 68.-** Plus de transporte.

Los pilotos percibirán en concepto de plus de transporte las cantidades que se especifican en el anexo I del Convenio, por 11 meses.

**Artículo 69.-** Prima de responsabilidad.

Los pilotos que ejerzan el cargo de Primer Piloto percibirán mientras ostente el mismo la prima de responsabilidad establecida en el anexo I del Convenio.

En el supuesto de ser removido del cargo de primer piloto dejará de percibir la prima de responsabilidad y percibirá el resto de los conceptos salariales de conformidad con la tabla salarial de los copilotos del nivel 1.

**Artículo 70.-** Aparcamiento AENA.

Los pilotos percibirán en concepto de aparcamiento AENA las cantidades que se especifican en el anexo I.

**Artículo 71.-** Horas en exceso de 66.

Es la retribución variable que percibe el tripulante cuando se produce un exceso de 66 horas de perfil de vuelo.

**Artículo 72.-** Prima de actividad nocturna.

En concepto de prima de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, y será una cantidad igual a la indicada en las Tablas del anexo I.

Se consideran trabajos nocturnos los realizados entre las 21,00 y las 07,00 horas.

**Artículo 73.-** 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, entendiéndose por la misma cualquier traslado del Archipiélago Canario, se desglosará la misma en el anexo I, e internacionales, cualquier traslado fuera del territorio nacional de la Empresa.

**Artículo 74.-** De contacto.

Se devengará un complemento de vuelo cada día que se realice un servicio de vuelo o se cancele des-

pués de la firma. El importe del mismo será de 30 euros.

**Artículo 75.-** Cómputo de dietas.

Se percibirá una dieta completa cuando en la salida del aeropuerto se realice su firma antes de las 14,00 horas locales y se pernocte fuera de base.

Será media dieta cuando en la salida del aeropuerto de base se realice su firma después de las 14,00 horas locales (después de haber pernoctado en la misma) y se pernocte fuera de base.

Se percibirá una dieta completa cuando se regrese a base después de una pernocta fuera, pasando las 14,00/20,00 horas locales, calzos.

Será media dieta cuando se regrese a base después de una pernocta fuera, antes de las 14,00/20,00 horas locales de calzos.

La cuantía viene determinada en el anexo I.

**Artículo 76.-** Imaginaria.

Su cuantía viene determinada en el anexo I, por los 11 meses.

**Artículo 77.-** Productividad.

Concepto de prima por cada despegue y aterrizaje (aeropuerto de salida y aeropuerto de llegada). En ningún caso se abonará si por necesidades de mantenimiento se retornará al aeropuerto de salida.

Su cuantía viene determinada en el anexo I, por 11 meses.

**Artículo 78.-** Anticipo de dietas.

Con el fin de que los tripulantes dispongan de una cantidad en metálico para sus desplazamientos por necesidades del servicio, se establece un anticipo de dietas, que estará a disposición del tripulante. Este anticipo es de libre disposición por parte del tripulante y se liquidará a meses vencidos, junto con el devengo de dietas correspondientes a dicho mes.

**Artículo 79.-** Niveles retribuidos.

Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los pilotos por niveles, se establecen los

siguientes niveles a afectos únicamente retributivos:

Primer piloto:

Niveles 2 y 1.

Segundo piloto:

Niveles 3, 2 y 1.

Primeros pilotos.

- Nivel 1: nivel retributivo en el que se integran los primeros pilotos con más de 1 año de antigüedad en la función de primer piloto.

- Nivel 2: nivel retributivo en el que se integran los primeros pilotos de nuevo ingreso o de ascenso de segundo piloto.

Se permanecerá en este nivel retributivo durante 1 año.

Segundos pilotos.

- Nivel 1: nivel retributivo en el que se integran los segundos pilotos con más de 2 años de antigüedad en la función de segundo piloto.

- Nivel 2: nivel retributivo en el que se integran los segundos pilotos con más de 1 año de antigüedad en la función de segundo piloto.

Se permanecerá en este nivel retributivo durante 1 año.

- Nivel 3: nivel retributivo en el que se integran los segundos pilotos de nuevo ingreso. Se permanecerá en este nivel retributivo durante 1 año.

Para cambiar de nivel retributivo los pilotos deberán cumplir los siguientes requisitos:

1. Permanecer el tiempo que establezca cada nivel.

2. Haber efectuado dentro de sus funciones un número de horas de vuelo no inferior al 60% de la media anual de horas de vuelo efectuadas.

3. Superar satisfactoriamente los cursos y puntos de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en los períodos de comprobación y calificación de aptitudes requeridas.

Todo piloto que cumpla las condiciones requeridas en este artículo promocionará normalmente.

El piloto que cumpla los requisitos especificados en los puntos 1 y 2 y no cumpla con el siguiente del punto 3, verá diferida su promoción al doble del número de años de permanencia de cada nivel.

Los primeros pilotos de nuevo ingreso y los segundos pilotos en ascenso a primeros se integran en el nivel 2 de primeros pilotos.

Los segundos pilotos de nuevo ingreso se integrarán en el nivel 3 de segundos pilotos.

Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

*Primera.*- Los atrasos correspondientes al mes de octubre de 2005 se abonarán con la nomina del mes de noviembre.

*Segunda.*- A petición de los representantes de los pilotos y en compensación al tiempo de paralización de las negociaciones, la Empresa abonará la cantidad de 2.000 euros (1.000 euros por septiembre y 1.000 euros por octubre) a los primeros pilotos y 1.500 euros a los copilotos (750 euros por septiembre y 750 euros por octubre), que se abonará en la nómina de noviembre de 2005. Dicha cantidad se abonará exclusivamente a los primeros pilotos y copilotos que se adhieran voluntariamente a este Convenio Colectivo, antes del 31 de octubre de 2005.

*Tercera.*- Todos los primeros pilotos que tengan una antigüedad de un año o más en el cargo se integrarán en el nivel 1 de primeros pilotos. El resto se integrarán en el nivel 2.

Todos los copilotos que tengan una antigüedad de 1 año o más en el cargo se integrarán en el nivel 1 de copilotos.

El resto se integrará en el nivel 2.

## ANEXO I

## TABLAS SALARIALES PILOTOS

PRIMER PILOTOS				
CONCEPTOS FIJOS	Nivel 2		Nivel 1	
	PAGAS	MES	PAGAS	MES
Salario Base	12	1.100,00	12	1.128,60
PRV (0 - 65)	12	2.196,05	12	2.206,42
Prima de Responsabilidad	12	200,00	12	300,00
Extra Verano	12	91,67	12	277,92
Extra Navidad	12	91,67	12	277,92
Transporte	11	286	11	286
Seguro Perdida Licencia	12	40	12	50
CONCEPTOS VARIABLES	PAGAS	MES	PAGAS	MES
HV (1) (>66)	11	30	11	40
Imaginaria	11	27	11	50
Horas Nocturnas	11	4	11	5,14
Dieta de contacto	11	30	11	30
Productividad	11	4	11	5,55
Dieta Nacional		45		45
Dieta Internacional		57		57

P.R.V. = Prima razón viaje Aparcamiento (LPA) y (TFN) = Según tarifa Aena  
H.V. = Hora de vuelo en exceso

SEGUNDOS PILOTOS						
CONCEPTOS FIJOS	Nivel 3		Nivel 2		Nivel 1	
	PAGAS	MES	PAGAS	MES	PAGAS	MES
Salario Base	12	900	12	923,4	12	923,4
PRV (0 - 65)	12	773,74	12	773,74	12	1.192,57
Extra Verano	12	75	12	141,43	12	176,33
Extra Navidad	12	75	12	141,43	12	176,33
Transporte	11	286	11	286	11	286
Seguro Perdida Licencia	12	20	12	25	12	30
CONCEPTOS VARIABLES	PAGAS	MES	PAGAS	MES	PAGAS	MES
HV (1) (>66)	11	10	11	11	11	15
Imaginaria	11	13	11	20	11	27
Horas Nocturnas	11	2	11	2	11	3,5
Dieta de Contacto	11	12	11	22	11	30
Productividad	11	1,5	11	2,5	11	3
Dieta Nacional		45		45		45
Dieta Internacional		57		57		57

## PERFILES DE VUELO

A/DE	TFN	LPA	SPC	FUE	ACE
TFN		0h,46'	0h,44'	1h,05'	1h,04'
LPA	0h,48		1h,01'	0h,56'	0h,57'
SPC	0h,44'	1h,03'			
FUE	1h,08'	0h,50'			
ACE	1h,07	1h,00			

BOLETÍN OFICIAL DE CANARIAS



## BOLETÍN OFICIAL DE CANARIAS

Franqueo  
Concertado  
38/22

## POR AVIÓN

Imprime: Imprenta Bonnet, S.L.