

En los casos de cambios de flota, si en la nueva estuviese cubierto el cupo. En este supuesto, el Oficial Técnico de a Bordo estará sujeto a las disponibilidades existentes en la nueva flota y bajo los criterios anteriormente expuestos.

En los casos de destacamento voluntario, residencias y destinos la opción quedará anulada. A su regreso a la base principal, si lo desea, el Oficial Técnico de a Bordo podrá optar de nuevo en las condiciones generales establecidas.

No obstante lo dispuesto en el presente artículo, por necesidades para la realización del Programa Comercial, podrá suspenderse la opción que en el mismo se regula.

SECCIÓN 2.^a LÍMITES Y REGULACIONES

Artículo 85. *Limitaciones.*

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

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

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo fuera de base, días sin servicio y días festivos deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Oficiales Téc-

Los límites de actividad serán los siguientes:

Hora despegue		Número de aterrizajes					
Corto/medio radio	Largo radio y B-747	1	2	3	4	5	6
07:01 - 07:44	07:01 - 07:59	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
07:45 - 12:44	08:00 - 12:59	14:00	14:00	13:30	13:00	11:30	09:30
12:45 - 14:44	13:00 - 14:59	14:00	14:00	13:15	12:30	11:30	09:30
14:45 - 15:00	15:00	13:30	13:30	12:45	12:00	11:15	09:30
15:01 - 16:44	15:01 - 16:59	13:30	13:00	12:30	12:00	10:30	08:30
16:45 - 18:00	17:00 - 18:00	13:00	13:00	12:15	11:30	10:30	08:30
18:01 - 23:00	18:01 - 23:00	12:30	12:00	11:30	11:00	09:30	07:30
23:01 - 06:00	23:01 - 06:00	11:30	11:00	10:30	10:00	—	—
06:01 - 07:00	06:01 - 07:00	13:30	13:00	12:30	11:30	10:30	—

Los límites de actividad aérea del aterrizaje n.º 6, de 09:30, 8:30 y 07:30, se ampliarán en una hora, 1:30 horas y 1:30 horas, respectivamente, en programación, si la última etapa es para regresar a la base.

b) Se configurarán Destacamentos extranjeros siempre que haya necesidad de realizar líneas fuera de normas que tendrán como límite 14,15 horas de actividad aérea con independencia de la hora de salida y el número de etapas a realizar, respetando en todo caso el número máximo de aterrizajes establecidos en este artículo.

c) Sólo la actividad aérea realizada en vuelos de situación para iniciar un servicio se computará como de actividad a efectos de límite.

No obstante lo anterior, dentro de una actividad diaria no se programarán vuelos de situación que supongan un incremento superior a una hora quince minutos de la actividad aérea correspondiente.

d) Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación reforzada, en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas, será de catorce horas para la especialidad de Oficiales Técnicos de Vuelo afectados. Los Oficiales Técnicos de a Bordo deberán disponer de sitio adecuado para el descanso en vuelo.

e) Con independencia de la hora programada para el despegue inicial, el límite de actividad aérea con tripulación doblada en los servicios programados cuya realización comporta como máximo dos etapas será de dieciséis horas, ampliables en cuarenta minutos en aquellos casos en que la última etapa sea para regresar a base. No podrán realizarse más de 12 horas de vuelo si los Oficiales Técnicos de a Bordo no disponen de literas para su descanso.

f) En los vuelos transatlánticos o de duración similar, la tripulación operativa estará compuesta por tres miembros debidamente calificados.

nicos de a Bordo que desempeñan la misma especialidad en una flota determinada y estén en la misma base.

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

La regla básica de la planificación de servicios deberá ser conceder a los Oficiales Técnicos de a Bordo tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

La Dirección de la Compañía y los Representantes de los Oficiales Técnicos de a Bordo admiten que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de las programaciones.

Ambas partes se comprometen a buscar las soluciones adecuadas manteniendo los Oficiales Técnicos de a Bordo los compromisos para la realización de las líneas fuera de normas como hasta ahora, y dando las máximas facilidades para la realización de cualquier línea nueva que pudiera establecerse por la Compañía.

Los Radionavegantes volarán en función de las necesidades de programación establecidas por la Dirección de Operaciones.

Artículo 86. *Límites de actividad aérea.*

a) La máxima actividad aérea permitida durante la realización de una etapa o serie de ellas dependerá de la hora programada para el despegue inicial (horario local) y el número de etapas a realizar.

En los referidos vuelos transatlánticos o de duración similar, se programarán dos Oficiales Técnicos de a Bordo cuando el servicio programado sea superior a ocho horas nocturnas. A tales efectos, cuando dentro del período de nocturnidad (de 21,00 a 07,00 horas locales del lugar donde se inicie la actividad) el servicio programado comprenda como mínimo cuatro horas nocturnas, se considerarán como tales las siguientes hasta su finalización. No obstante lo anterior, los vuelos MAD-MIA y MIA-MAD serán operados por un solo Oficial Técnico de a Bordo con independencia de que sean o no nocturnos.

Si, como consecuencia de la aplicación del párrafo anterior, se requiriera desplazar a uno de los dos OTB, estos desplazamientos se realizarán en servicio de vuelo formando parte de la tripulación operativa. En el caso particular de MAD-LAX, y exclusivamente para este trayecto, las horas de vuelo realizadas por este motivo no contarán a efectos de límites.

Para el descanso de este segundo Oficial Técnico de a Bordo se reservará una plaza en Primera Clase, y si el tipo de avión no la ofertara se reservará en Clase Preferente.

No obstante, la Compañía, sólo cuando las necesidades comerciales lo requieran, podrá disponer del derecho establecido en el párrafo anterior, en aquellas flotas que dispongan de literas para el descanso de los Tripulantes en aplicación del apartado e) del presente artículo.

g) De acuerdo con lo dispuesto en el antepenúltimo y penúltimo párrafos del artículo 85, la programación y realización de los vuelos aludidos se efectuarán conforme a lo establecido en el artículo 93 (4) cuando proceda, o en otro caso, de acuerdo con las actividades aéreas, descansos y posibles refuerzos o doblajes que específicamente se acuerden por las partes, en función de todas las circunstancias concurrentes.

h) Si el límite de actividad aérea es excedido en una ruta determinada sin que ello represente una excepción, la programación de vuelo debe ser adaptada con efectos inmediatos a las circunstancias reales.