

16706

ORDEN de 12 de mayo de 1977 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo interpuesto contra este Departamento por don Pablo Alejandro López Pérez.

Ilmo. Sr.: Habiendo recaído resolución firme en 5 de julio de 1976, en el recurso contencioso-administrativo interpuesto contra este Departamento de don Pablo Alejandro López Pérez,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer que se cumpla la citada sentencia en sus propios términos, cuyo fallo dice lo que sigue:

«Fallamos: Que estimando la causa de inadmisibilidad invocada por la representación de la Administración en el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Pablo Alejandro López Pérez contra la Resolución de la Dirección General de la Seguridad Social de fecha dos de julio de mil novecientos setenta, que accediendo a la alzada revocó el laudo arbitral de fecha dieciocho de febrero de mil novecientos setenta, dictado por la Organización de los Servicios Médicos de Empresa, sobre reclamación del actor como Ayudante Técnico Sanitario al servicio de Empresa, por diferencias salariales, por lo que sin perjuicio de ello, se reconoce el derecho del mismo, si lo estima oportuno a sus intereses, de que si se persona en la Jurisdicción Laboral competente dentro del plazo de un mes, a partir de la firmeza de esta sentencia, se entenderá el haberlo efectuado en la fecha en que se inició el plazo para ejercitar el recurso contencioso-administrativo, a los fines de que no se considere extemporánea la acción que ejercite, declaración que se hace al haberse indicado vía susceptible de error como se produjo en lugar de indicar expresa y concretamente la vía de la Jurisdicción Laboral como única procedente; todo ello sin hacer, expresa condena en cuanto a las costas de este recurso.

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en el "Boletín Oficial del Estado" e insertará en la "Colección Legislativa", lo pronunciamos, mandamos y firmamos.—Jerónimo Arozamena Sierra.—José Luis Ruiz Sánchez.—Pablo García Manzano.—Rubricados.»

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. I.

Madrid, 12 de mayo de 1977.—P. D., el Subsecretario de Trabajo, J. Isturiz.

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio.

16707

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el II Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» y su personal de Centro de Operaciones (Vuelo).

Ilmo. Sr.: Visto el II Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.», y su personal de Centro de Operaciones (Vuelo), y

Resultando que el Sindicato Nacional de Transportes y Comunicaciones remitió a esta Dirección General el expediente correspondiente a dicho Convenio Colectivo Sindical Interprovincial con su texto y documentación complementaria al objeto de proceder a su homologación el cual fue suscrito el día 18 del corriente mes y año, previas las negociaciones llevadas a cabo por la Comisión Deliberadora designada al efecto;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo Sindical, en orden a su homologación, así como, en su caso, disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación, a tenor del artículo 14 de la Ley 18/1973, de 19 de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando que ajustándose el presente Convenio Colectivo a los preceptos reguladores contenidos fundamentalmente en la Ley y Orden que la desarrolla, anteriormente citadas, y que no se observa violación a norma alguna de derecho necesario, procede su homologación;

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el II Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» y su personal de Centro de Operaciones (Vuelo), suscrito el día 18 del corriente mes y año.

Segundo.—Su inscripción en el Registro de esta Dirección General y publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Tercero.—Que se comunique esta Resolución a la Organización Sindical para su notificación a la Comisión Deliberadora, a la que se hará saber que, con arreglo al artículo 14, 2, de la Ley 18/1973, de 19 de diciembre, no procede recurso contra la misma en vía administrativa.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 26 de mayo de 1977.—El Director general, José Mora les Abad.

Ilmo. Sr. Secretario general de la Organización Sindical.

II CONVENIO COLECTIVO SINDICAL INTERPROVINCIAL DE LA EMPRESA «AVIACION Y COMERCIO, S. A.», Y SU PERSONAL DE CENTRO DE OPERACIONES (VUELO)

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ambito territorial.*—El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los Centros y dependencias de trabajo de la Compañía, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

Art. 2.º *Ambito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla en AVIACO («Aviación y Comercio, S. A.»), con contrato por tiempo indefinido, encuadrados en los grupos de Pilotos, Oficiales Técnicos de Vuelo y Auxiliares de Vuelo en las situaciones contempladas en el presente Convenio.

El personal que haya cesado o cese en el futuro en el servicio activo de vuelo (escala pasiva de vuelo) se regirá por lo expresamente regulado en el anexo 2.

Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.

b) El personal contratado, al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de agosto de 1960 y 18 de junio de 1973, para prestar servicios como tripulantes en prácticas.

c) El que no esté contratado como fijo.

d) El personal que ingrese en la Compañía en función de título Aeronáutico, recogido en el Decreto de 13 de mayo de 1955, y Orden ministerial de 24 de mayo del mismo año y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de mayo de 1977, salvo para aquellos conceptos que tengan señalada, expresamente, otra fecha distinta al efecto.

Tendrá vigencia hasta el 31 de enero de 1979 y será prorrogable, por la tácita, por periodos de doce meses si, con una antelación mínima de tres meses a su vencimiento, no se ha pedido oficialmente su revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

En 1 de febrero y 1 de agosto de 1978 se revisarán las cuantías de sueldo base, gratificación por compensación, importe de las horas de vuelo, actividad laboral y transporte en función de las alteraciones que en los nueve y seis meses precedentes, respectivamente, haya sufrido el índice del coste de la vida para el conjunto nacional —o índice que le sustituya, en su caso—, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística u Organismo, al que, en el futuro, atribuya el Gobierno esta función.

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Cuántas mejoras económicas se establezcan en este Convenio producirán la compensación de aquéllas que, con carácter voluntario o pacto, tuviese ya otorgada la Compañía. Análogamente servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

Art. 5.º *Vinculación a la totalidad.*—El presente Convenio constituye un todo orgánico, y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

Si la autoridad competente modificara sustancialmente algunas de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Deliberante deberá reunirse a reconsiderar si cabe modificación, manteniendo la vigencia del resto del articulado del Convenio, o si, por el contrario, la modificación de tal o tales cláusulas obliga a revisar las concesiones recíprocas que las partes hubieran hecho.

Art. 6.º *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestare a soluciones dudosas, se aplicará, en cada caso concreto, aquella que sea más favorable a los tripulantes.

Art. 7.º *Comisión Paritaria.*—Para las cuestiones que se deriven de la aplicación del Convenio, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, se constituye una Comisión Paritaria, integrada por un representante de cada grupo laboral y, en su caso, especialidad, nombrados todos ellos por el Jurado único de Empresa a propuesta de la Representación del personal de vuelo, preferentemente de entre las personas de esta Representación o que, sin serlo, hayan tomado parte en las negociaciones del Convenio y por un número igual de representantes de la Dirección de la Compañía. Esta Comisión Paritaria tratará los asuntos que le sean propios.

En caso de no llegar a un acuerdo, elevará lo actuado a la autoridad laboral.

Art. 8.º *Readaptación de tripulantes.*—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica u órdenes recibidas de la Autoridad Aeronáutica fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones técnicas, la Dirección, con respecto tan sólo a los tripulantes técnicos que en la fecha de entrada en vigor del presente

Convenio figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada tripulante.

Asimismo, la Compañía procurará la permanencia en sus actuales puestos de trabajo y garantizará los emolumentos alcanzados en sus niveles.

En el caso de que hubiera que hacer uso de la transformación especificada en este artículo, la Comisión Interna estudiará el procedimiento a seguir.

Art. 9.º *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos que el Convenio permita alcanzar con la actividad no incrementada, o actividad superior a la que los tripulantes aceptan realizar, según Convenio, éste podrá ser objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos Representaciones.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 10. *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*—Los tripulantes, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda acción u omisión que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 11. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*—Los tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección, para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

Los tripulantes se comprometen a mantener actualizados los títulos, licencias, calificaciones y demás documentación necesaria para el normal desempeño de sus funciones. También se obligan a exhibir tal documentación a la autoridad y a la Dirección, si fueran requeridos para ello.

La Compañía mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los títulos, licencias y pasaportes, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados.

Los gastos de esta documentación serán por cuenta de la Compañía.

Art. 12. *Régimen de vida.*—Los tripulantes se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión y a cumplir las órdenes que reciban de la Dirección, para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Art. 13. *Otras ocupaciones.*—Los tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aérea retribuida ajena a la Compañía, ni efectuar vuelos como tripulantes fuera de ella, por cuenta ajena ni retribuido por cuenta propia, mientras estén al servicio activo de la Compañía, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente.

Asimismo, los cargos de la Dirección de Operaciones serán desempeñados, preferentemente, por tripulantes afectos a la misma.

Art. 14. *Banalización.*—Los tripulantes técnicos y auxiliares de la Compañía podrán realizar los servicios en aviones y trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Dirección y los representantes del personal de vuelo en el Jurado único de Empresa, previa autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil, y siempre que se presten tales servicios por toda la tripulación técnica y/o auxiliar.

Las condiciones económicas que sean consecuencia de la realización de estos servicios y se refieran a la remuneración del trabajo revertirán sobre los tripulantes si son superiores a las que vinieran percibiendo éstos.

Art. 15. *Legislación vigente y reglamentos internos.*—Para que las operaciones de vuelo de AVIACO se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes y la Compañía 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, de Ruta y Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o por sus representantes, dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabiliza de facilitar a los tripulantes acceso a los Manuales vigentes de Operaciones, de Ruta y Manual de Operación Auxiliar, así como 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.

Art. 16. *Comisión interna.*—Con el fin de agilizar la aplicación y efectividad del Convenio, y en su caso, preparar los estudios necesarios antes de elevarse a la Comisión Paritaria o a la Autoridad laboral, funcionará, en el seno de la Empresa, una Comisión interna compuesta por igual número de representantes de la Dirección y de los tripulantes, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

Esta Comisión tendrá las siguientes competencias:

a) Temas relacionados con la vigilancia, interpretación o aplicación del Convenio.

b) Materias afectadas por el Convenio, en las cuales exista, sin embargo, una laguna legal para su desarrollo.

c) Elaboración de estudios y documentos que, sin interferir las facultades de la Autoridad laboral, Comisión Paritaria, Dirección o tripulantes, puedan ser elevadas para consideración por el órgano competente, y aplicación, en su caso, o tenidas en cuenta para el momento de futuros Convenios Colectivos.

Cuando exista la conformidad de las dos partes —representantes de la Dirección y de los tripulantes— podrán adoptarse acuerdos para su cumplimiento, pero ello no impedirá que se pueda acudir solicitando su anulación o revocación ante la Autoridad laboral competente.

La Comisión interna podrá acordar también la formación de grupos de trabajo para temas específicos, tales como estudios sobre jubilación, etcétera.

Se reunirá, normalmente, cada mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que se considere la urgencia o necesidad de las mismas.

CAPITULO III

SECCION I.—DEFINICIONES

Art. 17. *Alcance de las definiciones.*—A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de AVIACO se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñen, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 18. *Tripulante.*—Persona a quien la Dirección de AVIACO puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 19. *Tripulante técnico.*—Tripulante en posesión de título, licencia, calificación o calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 20. *Tripulante auxiliar.*—Tripulante en posesión de licencia, calificación o calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Art. 21. *Tripulación.*—Conjunto de tripulantes técnicos y auxiliares, nombrados expresamente por la Dirección de AVIACO para la realización de un servicio en vuelo.

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

Art. 22. *Piloto.*—Tripulante técnico en posesión del título y licencia que le acrediten como tal, y que, según las calificaciones extendidas por la Autoridad Aeronáutica, deberá desempeñar las funciones de pilotaje que AVIACO le asigne.

Art. 23. *Primer piloto.*—Piloto en posesión del título correspondiente y encuadrado en el grupo laboral y especialidad adecuados a quien AVIACO ha calificado de apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves.

Art. 24. *Segundo piloto.*—Piloto a quien AVIACO ha calificado de apto para auxiliar al Comandante en las funciones de pilotaje y sustituirle en el mando en caso de ausencia o incapacidad.

Art. 25. *Mecánico de vuelo.*—Es el Oficial Técnico que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal. Deberá desempeñar sus funciones específicas con arreglo a las calificaciones extendidas por la Autoridad aeronáutica. En tierra solamente comprobará si el avión reúne las condiciones de aeronavegabilidad.

Art. 26. *Auxiliar de vuelo.*—Tripulante en posesión del certificado expedido por la Autoridad aeronáutica que le acredite como tal, encuadrado en el grupo laboral correspondiente y que tiene como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitar las provisiones y servicios necesarios y procurar, en todo momento, el mejor bienestar del pasajero.

Deberá realizar, asimismo, aquellos servicios previos y posteriores al vuelo en que tome parte que estén directa o indirectamente relacionados con sus funciones a bordo.

SECCION II.—FUNCIONES

Art. 27. *Comandante.*—Piloto en posesión de calificación o calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa expresamente la Dirección de AVIACO para ejercer el mando.

Art. 28. *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.

Art. 29. *Oficial técnico*.—Tripulante técnico en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo laboral correspondiente, facultado para desempeñar en las operaciones de la aeronave funciones esenciales distintas de las de pilotaje.

Art. 30. *Jefe de cabina*.—Auxiliar de vuelo designado por la Compañía para ejercer, por delegación del Comandante, el mando de la tripulación auxiliar, dirigiendo, supervisando y realizando la operación de aquélla.

SECCION III.—CLASIFICACIONES

Art. 31. *Clasificación económico-profesional*.—Con objeto de adecuar la clasificación económico-profesional de los tripulantes se establece la siguiente: Por especialidades, grupos y niveles, a efectos solamente económico-administrativos.

1. Primeros pilotos:

Nivel 1B.
Nivel 1A.
Nivel 1.
Nivel 2.
Nivel 3.
Nivel 4.
Nivel 5.
Nivel 6.
Nivel 7.

2. Segundos pilotos:

Nivel 1B.
Nivel 1A.
Nivel 1.
Nivel 2.
Nivel 3.
Nivel 4.
Nivel 5.
Nivel 6.
Nivel 7.

3. Oficiales técnicos de vuelo (mecánicos):

Nivel 1B.
Nivel 1A.
Nivel 1.
Nivel 2.
Nivel 3.
Nivel 4.
Nivel 5.
Nivel 6.
Nivel 7.

4. Auxiliares de vuelo:

Nivel 1B.
Nivel 1A.
Nivel 1.
Nivel 2.
Nivel 3.
Nivel 4.
Nivel 5.
Nivel 6.
Nivel 7.

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

Art. 32. *Clasificación técnica*.—Los tripulantes técnicos se clasifican, a estos efectos, en los grupos y especialidades siguientes:

Grupo 1.º Pilotos, con las especialidades de primeros y segundos.

Grupo 2.º Oficiales técnicos.

Art. 33. *Escalafón técnico*.—En 31 de octubre de cada año se confeccionará el escalafón técnico, en el que se encuadrarán los tripulantes técnicos dentro de cada grupo y, en su caso, especialidad, de acuerdo con su antigüedad técnica dentro de la Compañía.

En el escalafón de cada año se recogerán las modificaciones que resulten de las promociones que, por cambio de grupo o especialidad, hayan tenido lugar en el periodo de que se trata.

En el escalafón constará el número de orden, fecha de nacimiento y de la última promoción alcanzada, flota en que presta servicios y cualquier otro dato técnico de interés.

El escalafón se publicará antes del 31 de enero siguiente a su fecha.

Art. 34. *Antigüedad técnica*.—Para primeros pilotos se considera antigüedad técnica la fecha en que un piloto, con contrato en vigor en la Compañía AVIACO, realizó el primer vuelo solo de su especialidad en servicio de transportes públicos de

esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

Para segundos pilotos, dentro de un mismo llamamiento, la antigüedad técnica vendrá definida por la fecha y el orden de prelación que fije la Dirección de Operaciones en función de las condiciones, pruebas y calificaciones aportadas y realizadas a su ingreso o cambio de grupo.

En caso de coincidencia de fecha, calificaciones, condiciones y aptitudes, la prioridad quedará definida por la hora, la antigüedad administrativa y la edad, por este orden.

No obstante lo anterior, en casos de excedencia voluntaria, el orden del escalafón técnico y la antigüedad técnica se regirán por lo dispuesto en el artículo 67.

Para Oficiales técnicos de vuelo se considera antigüedad técnica la fecha en que un tripulante, con contrato en vigor en la Compañía AVIACO, realizó el primer vuelo solo de su especialidad (esto es, que no haya a bordo ningún Inspector o Instructor) en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares, de pasajeros, carga o correo.

Art. 35. *Clasificación administrativa*.—Los tripulantes, a efectos administrativos, se clasifican en los siguientes grupos y especialidades:

Grupo 1. Pilotos con las especialidades de primeros y segundos.

Grupo 2. Oficiales técnicos.

Grupo 3. Auxiliares de vuelo.

Art. 36. *Escalafón administrativo*.—La Empresa confeccionará, en 31 de diciembre de cada año, un escalafón administrativo en el que encuadrará a los tripulantes dentro de cada grupo y, en su caso, especialidad, ordenados, de acuerdo con la fecha de alta en los mismos.

En caso de igualdad, se colocará en primer lugar al que tenga mayor antigüedad en la Empresa y si ésta fuera la misma al de mayor edad.

Como mínimo deberán figurar en el escalafón, referido a todos y cada uno de los trabajadores, los siguientes datos:

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Empresa.
- Grupo y especialidad, en su caso, a que está adscrito.
- Fecha de nombramiento para dicho grupo o especialidad.
- Nivel económico alcanzado.

La Empresa deberá remitir a la Delegación de Trabajo correspondiente un ejemplar del escalafón.

Dentro de los tres primeros meses de cada año, la Empresa dará a conocer al personal el escalafón cerrado al 31 de diciembre del año anterior. Este tendrá un plazo de treinta días naturales, a partir de la publicación del escalafón, para reclamar ante la Empresa sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la que habrá de resolver en idéntico plazo. En caso de serle denegada la reclamación podrá acudir, en el plazo de cincuenta días naturales, computados desde el siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la jurisdicción de trabajo. Cuando la Empresa dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de cincuenta días comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

Art. 37. *Antigüedad administrativa*.—Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose, a estos efectos, los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de AVIACO y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

Art. 38. *Grupo y especialidad*.—Se considera grupo cada una de las tres clasificaciones definidas en este capítulo; es decir, pilotos, oficiales técnicos y auxiliares de vuelo.

Se considera especialidad, dentro del grupo de pilotos, las categorías de primeros y segundos pilotos.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Art. 39. *Admisión*.—La admisión del personal de vuelo de la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos 40 y 41.

Art. 40. *Condiciones y pruebas de ingreso*.—Las condiciones que deberán reunir los tripulantes para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección de Operaciones, que establecerá, en cada momento, pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar, junto a las restantes normas a cumplir.

A su ingreso en la Compañía, los Pilotos, Oficiales técnicos y Auxiliares quedarán encuadrados, de acuerdo con los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la Compañía como segundos pilotos, oficiales técnicos y auxiliares, respectivamente, en el último nivel.

Art. 41. *Preferencia para el ingreso*.—En igualdad de condiciones tendrá preferencia para el ingreso, además de las establecidas con carácter general por la legislación vigente:

1. Quienes desempeñen o hayan desempeñado funciones en la Empresa.

Esta preferencia no será tenida en cuenta en el supuesto de que constara nota desfavorable respecto de la persona de que se trate.

2. Los viudos, huérfanos, hijos y hermanos de los trabajadores de la Empresa, estén éstos en activo, fallecidos, jubilados o pensionistas.

Las preferencias especiales que en este artículo se desarrollan se decidirán por el orden que en el mismo se establece.

Art. 42. *Promoción.*—La promoción del personal de vuelo podrá darse por el cambio de nivel en todos los grupos laborales y por el cambio de especialidad únicamente entre los pilotos.

Art. 43. *Progresión.*—La progresión, que entraña el paso de un avión a otro dentro de cada especialidad o grupo laboral, se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para ello, sin tener acordado con la Compañía ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante un período convenido, por haber efectuado un curso que lleve implícita esta condición o condicionamiento de similar naturaleza y con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en el artículo 33.

Las pruebas de progresión se darán a conocer a la representación de los tripulantes con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

El paso de avión, una vez superadas estas pruebas, se hará con arreglo a las necesidades del servicio y de acuerdo con el orden del escalafón técnico.

En caso de cambio de flota, los tripulantes técnicos tendrán que permanecer en la nueva un mínimo de cuatro años antes de pasar a la situación de retiro forzoso. En los casos de retiro voluntario la permanencia mínima será de tres años.

La progresión para los auxiliares de vuelo vendrá dada según las necesidades de cada flota, por el número de orden que les corresponda en el escalafón administrativo de la Compañía. Esta norma quedará sin efecto para los auxiliares de vuelo que reúnan la característica de intérpretes, para los que se tendrán en cuenta las necesidades de cada flota en cuanto al número de ellos.

No obstante lo dispuesto respecto de los auxiliares de vuelo (que en ningún caso podrán tener más de dos calificaciones) los encuadrados en una flota, cuando tengan nombrado servicio podrán prestarlo en la flota de su otra calificación si las necesidades del servicio lo requieren.

Art. 44. *Renuncia a la progresión.*—Si un tripulante renuncia voluntariamente a progresar, y permanece, como consecuencia de ello, en el tipo de avión en que estaba deberá continuar en el mismo, al menos, dieciocho meses, desde la fecha de la renuncia.

En caso de que un tripulante auxiliar haga uso de la renuncia anteriormente aludida y solicite destacamento, residencia o destino, le serán de aplicación las normas siguientes:

1. Permanecerá sin progresión un mínimo de tres años a partir de la fecha en que se produzca la concesión del destacamento, residencia o destino.

2. Durante ese tiempo, sólo podrá disfrutar de situación de destacamento, residencia o destino, una sola vez.

3. Mientras permanezca sin progresión, sólo se le abonará el tiempo como un tercio del transcurrido a efectos de cambio de nivel.

4. Si al final de los tres años mantiene la renuncia, volverá a aplicarse lo contenido en los párrafos anteriores.

5. Estas normas no regirán para los destacamentos forzosos.

Art. 45. *Cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

a) Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado, excepto para promoción a los niveles 1A y 1B, en que se requiere una permanencia de cuatro y cinco años, respectivamente, en el nivel anterior.

b) Haya completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por su flota o flotas en la especialidad en que haya permanecido durante este tiempo, excepto las personas que hayan desempeñado cargos directivos, inspección, instrucción y/o representación de tripulantes.

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 o ruta, como los periódicos de comprobación y calificaciones de aptitudes profesionales requeridas por la autoridad aeronáutica.

Art. 46. *Cambio de nivel diferido.*—Cuando a un tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 45, le quede diferida su promoción por no cumplir los exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le quedará diferida aquella el doble del tiempo exigido para la promoción normal o hasta que, alternativamente, haya superado durante dicho período, la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

A estos efectos, y siempre que la superación sea posible, tanto la Compañía como el tripulante se aplicarán a ello, facilitándole aquella las oportunidades necesarias.

Art. 47. *Pérdida de capacidad.*—Cuando un primer piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje o de oficial técnico de vuelo, permanecerá en la plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondiesen por la función que desempeña de segundo piloto o de oficial técnico de vuelo, en las condiciones establecidas en este Convenio.

Quando un segundo piloto pierda la capacidad para ejercer como copiloto, sin perder la de oficial técnico de vuelo, permanecerá en la plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mínimos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondiesen por la función que desempeña de oficial técnico de vuelo.

Art. 48. *Cambio de especialidad.*—El pase de un piloto de una especialidad a otra se producirá por designación de la Compañía entre todos los que reúnan los requisitos determinados por ésta. Se respetará la antigüedad técnica entre todos los que hubieran superado las pruebas.

Todo piloto, a su ingreso en la nueva especialidad, ocupará el último puesto del escalafón técnico, con el número de orden que le corresponda.

El nivel de retribución del piloto que cambie de especialidad será el que le correspondería por el tiempo de permanencia en la especialidad inmediatamente anterior.

En ningún caso, un tripulante estará en un nivel inferior al que le corresponda por su antigüedad administrativa a no ser que esté afectado por el contemplado en el artículo 46 de este Convenio.

Art. 49. *Consideración a grado superior.*—La Compañía, en uso de sus facultades y a propuesta de la Dirección de Operaciones, podrá dar la consideración a grado superior a los segundos pilotos y oficiales técnicos de vuelo que considere oportuno, con los efectos económicos que correspondan.

Art. 50. *Opción a cambio de grupo de tripulantes técnicos.* Los que reúnan los requisitos necesarios y superen los mínimos señalados por la Compañía al efecto, tendrán opción a realizar los cursos para cambio de grupo que ésta organice a este fin.

Esta opción se basará en la antigüedad técnica, aun cuando el llamamiento de dichos tripulantes para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía, de acuerdo con las necesidades del servicio.

Los tripulantes técnicos que así resulten promocionados quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses en el nuevo grupo.

Todo tripulante técnico a su ingreso en cada grupo ocupará el último puesto del escalafón técnico con el número de orden que le corresponda.

Durante el período de prueba, el tripulante técnico permanecerá en su situación original, percibiendo, si hubiere lugar, los haberes que correspondan por el trabajo que realiza en concepto de trabajos de categoría superior; esta diferencia, en su caso, se consolidará al superar el período de prueba, dejando de percibirse en caso contrario.

El nivel de retribución del tripulante técnico que cambie de grupo, será el que le correspondería por el tiempo de permanencia en el grupo anterior, manteniendo la antigüedad acumulada.

La Compañía facilitará a los tripulantes técnicos que acrediten un nivel satisfactorio a juicio de ella, el acceso a los cursos de pilotos u oficiales técnicos en las escuelas oficialmente reconocidas. Para ello se establecerá un sistema de becas de un 50 por 100 del importe de los cursos.

Art. 51. *Opción a cambio de grupo de auxiliares de vuelo.* En las mismas condiciones establecidas para los tripulantes técnicos, pero respetando el derecho preferente de éstos para cambio de grupo, se concederá también opción a tal fin a los tripulantes auxiliares.

CAPITULO V

Participación del personal

Art. 52. *Normas generales.*—El Jurado Unico de Empresa, a propuesta de los representantes de los tripulantes, designará entre éstos (dentro de cada grupo y especialidad) al que, en cada caso, deba participar como miembro en los Tribunales destinados a evaluar las pruebas o exámenes que afectan a la promoción de los tripulantes de su misma especialidad o grupos. Las condiciones de las pruebas se darán a conocer a la representación con una antelación, por lo menos, de diez días a la fecha de su publicación.

Los representantes del personal de vuelo colaborarán con la Dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales, así como en la elaboración de:

a) Turno de vacaciones.

b) Rotaciones de destacamentos, residencias, destinos.

c) Cualquier modificación provisional de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión Paritaria para su ratificación, si procede.

d) Participación en las comisiones encargadas de vigilar la concesión de becas.

e) Vigilancia de las calidades del vestuario de tripulantes, para poder variar los plazos de duración de las prendas adquiridas, si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.

Art. 53. *Programaciones.*—A efectos de programación, el personal intervendrá a través de las Jefaturas de Flotas, para la mejor resolución de los problemas operativos específicos de las mismas, que revisten interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones y con la utilización óptima de las tripulaciones.

Art. 54. *Participación en el Consejo de Administración.*—Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8 del Decreto de 15 de julio de 1965 y con el fin de concretar lo establecido por la Ley sobre participación del personal en la Administración de las Empresas, se fija en uno, como mínimo, el número de Consejeros del personal afectado por el presente Convenio, que será designado por el Consejo de Administración de la Compañía de entre una terna de los tres grupos de Pilotos, Oficiales técnicos y Auxiliares de vuelo, propuesta por el Jurado Único de Empresa. Las atribuciones, responsabilidades, mandato, etc., se ajustarán a lo previsto en la Ley y Reglamento de Participación vigente.

CAPITULO VI

SECCION I.—CLASIFICACION DEL PERSONAL POR RAZON DE SU VINCULACION

Art. 55. *Vinculaciones.*—Los tripulantes, según su permanencia al servicio de la Empresa, pueden ser fijos, contratados por tiempo determinado, interinos, eventuales o de temporada.

Art. 56. *Fijos.*—Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

Art. 57. *Contratados por tiempo determinado.*—Son aquellos que formalizan contrato para la realización de obras o prestación de servicios determinados o por un plazo cierto.

Las personas de nacionalidad extranjera que no estén en posesión de pasaporte español solamente podrán ser contratadas según especifica el párrafo anterior, no pudiendo desempeñar ningún puesto de mando. Esta normativa será de aplicación a los tripulantes cuyo ingreso en la Compañía se efectúe a partir del 1 de mayo de 1977.

Art. 58. *Interinos.*—Son aquellos tripulantes que se contratan para sustituir a personal fijo durante la ausencia de éste, sea cualquiera la causa determinante de tal ausencia, siempre que conlleve para la Empresa la obligación de reservar plaza al ausente.

Si el tripulante fijo ausente no se reintegrase en el plazo establecido, la Compañía podrá prescindir del interino, resolviendo el contrato al término de la reserva del puesto si así constará por escrito; en otro caso, el interino pasará a ser fijo, ocupando el último puesto de su grupo.

Art. 59. *Eventuales.*—Son los admitidos para realizar una actividad excepcional o esporádica en la Empresa.

El plazo de contratación no podrá exceder de seis meses, salvo que, finalizado éstos, no se hubieran cubierto las necesidades temporales para las que se contrató al empleado, caso en el que podrá formalizarse nuevo contrato eventual por otros tres meses como máximo.

Si vencido este segundo período continuare el trabajador prestando servicios pasará a ser fijo con efectos desde el comienzo de aquéllos.

Rescindido el contrato eventual prorrogado no podrá admitirse otro trabajador con el mismo carácter para el mismo puesto de trabajo hasta transcurridos tres meses a contar desde aquella rescisión.

Art. 60. *Temporeros.*—Son los tripulantes contratados para época o estación determinada. La duración del contrato se adaptará a las necesidades, sin que pueda exceder de siete meses.

El temporero no podrá ser nuevamente contratado como tal hasta transcurrir un plazo no inferior a siete meses entre el término del contrato precedente y el comienzo del nuevo. Dicho plazo se reducirá a cinco meses cuando el contrato precedente haya durado al menos seis.

La contratación de un mismo empleado como temporero con carácter sucesivo implicará su conversión en fijo cuando la duración del contrato resulte superior a siete meses en un año natural contado desde la fecha de su primer contrato.

Art. 61. *Finalización del contrato.*—Los tripulantes contratados sin tener la condición de fijos terminarán su relación laboral de acuerdo con lo estipulado en los artículos precedentes, sin que ellos ni la Empresa adquieran por ello derecho a indemnización alguna.

SECCION II.—TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA

Art. 62. *Periodo de prueba.*—Los tripulantes contratados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56 permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses, cualquiera que fuere la forma de contratación. Durante dicho período la Compañía y el tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Los tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel del grupo laboral en el que hayan ingresado.

Superado el período de prueba pasarán a plantilla y se les considerará, a todos los efectos, el tiempo trabajado.

Art. 63. *Tripulantes en plantilla.*—Los tripulantes en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

- En activo.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida o no.
- Servicio militar.
- Baja por enfermedad o accidente.
- En suspensión de actividad.
- Cese temporal en vuelo.
- Excedencia voluntaria.
- Excedencia especial.
- Escala pasiva de vuelo.

Art. 64. *Tripulantes en activo.*—Son los tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejercen su función de actividad aérea, los que transitoriamente, o aun simultáneamente, con su actividad de vuelo efectúan períodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo y los que se encuentran en comisiones de servicio.

Art. 65. *Comisión de Servicio.*—Se entiende por Comisión de Servicio el desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

A estos efectos se considerarán como tales el desempeño de puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones y conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en Centros distintos a los de la Compañía y cualquiera otra actividad similar.

También se encuentran en esta situación aquellos tripulantes que, por razón de cargo sindical cubierto por elección, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo.

Art. 66. *Tripulantes con licencia:* A) Licencia retribuida.—La Compañía concederá licencia retribuida a los tripulantes que lo soliciten siempre que medien las causas y por los plazos que siguen:

1. Tres días naturales, ampliables a cinco, por enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos incluido el parentesco político), abuelos o nietos.

Dos días naturales, ampliables a cuatro, caso de alumbramiento de esposa.

Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral por los familiares que se expresan en el primer párrafo de este apartado.

Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda de hijos o hermanos, incluso hermanos políticos.

En los casos enumerados se concederá licencia por el período máximo si los hechos que la justifican se produjeran fuera del lugar en que, a la sazón, tenga su domicilio, aunque sea con carácter temporal, el tripulante en virtud de su situación laboral.

2. Diez días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

3. El tiempo indispensable para exámenes o para cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas los empleados deberán informar con la mayor antelación posible a su Jefe inmediato, reservándose la Compañía el derecho a exigir los justificantes o certificados que acrediten la existencia de las causas que motivaron su concesión.

B) Licencia no retribuida.—Anualmente los tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo, por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares, siempre que las necesidades del servicio lo permitan.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas en cuanto al número de tripulantes que puedan disfrutar de las mismas será de una por cada treinta o fracción dentro de cada flota, grupo o especialidad. En el caso de los auxiliares de vuelo se tendrán en cuenta las peticiones de auxiliares femeninos y masculinos por separado.

La petición de licencia deberá presentarse, como mínimo, con veinticinco días de antelación al comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Art. 67. *Excedencia voluntaria.*—Los tripulantes, con un tiempo mínimo de dos años de servicio en la Compañía, podrán pasar a la situación de excedencia sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio activo.

Se concederá excedencia voluntaria por plazo no inferior a seis meses ni superior a cinco años.

El tiempo de duración de la excedencia no se computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía.

No existirá, para la Compañía, obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada Flota en que se preste servicio, grupo laboral y especialidad. En el caso de los auxiliares de vuelo se tendrán en cuenta las peticiones de los auxiliares femeninos y masculinos por separado.

Si durante los tres primeros meses de cada año natural uno de los grupos (masculino o femenino), no cubriera por solicitud su fracción, ambos serán intercambiables pudiendo ser cubiertos por el otro grupo.

Dentro de la condición anterior, la petición de excedencia se despachará favorablemente en el plazo de tres meses a partir de su presentación, cuando los motivos hayan sido debidamente justificados. No se tendrán en cuenta para el cálculo de este cómputo los Auxiliares femeninos que, al amparo de las normas laborales vigentes, soliciten excedencia por maternidad, sea cual fuere su duración.

Los tripulantes en situación de excedencia voluntaria deberán someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de Operaciones, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, siéndoles de aplicación durante este período de reentrenamiento y pruebas las normas complementarias de Seguridad Social establecidas en este Convenio.

En caso voluntario de incumplimiento de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su grupo o especialidad.

La reincorporación del tripulante se efectuará en la Flota en que estaba al pasar a situación de excedencia y, si esta Flota no existiera, pasará a la análoga a la de su procedencia.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca después de haber realizado el reentrenamiento y pruebas precisas.

A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, el tripulante que haya disfrutado de excedencia no podrán solicitarla nuevamente hasta transcurridos cuatro años desde su reincorporación.

Art. 68. *Excedencia especial.*—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público, cubierto por elección o Decreto, que legalmente lleve inherente esta situación.

La excedencia se prolongará por el tiempo que dure la prestación de servicios en el cargo que la determine, computándose este período sólo a efectos de antigüedad.

La reincorporación deberá solicitarse por el interesado dentro del mes siguiente al cese en el cargo que ostentaba perdiendo, en caso contrario, el derecho a su puesto en la Compañía.

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de Operaciones, los tripulantes en situación de excedencia especial deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Art. 69. *Servicio militar.*—Los tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo, por el tiempo que dure esta situación. Este período le será computado con tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

Art. 70. *Baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al tripulante que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos señalados.

A efectos de promoción se considerará que permanecen en activo los enfermos, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 45, apartado b), que excepcionalmente, rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la Flota, durante el tiempo que dure la enfermedad.

En caso de accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, el tripulante no se verá afectado en cuanto a promoción se refiere por el cómputo que se exige en dicho apartado.

Art. 71. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que puede encontrarse un tripulante cuando, por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Art. 72. *Preaviso en las peticiones de baja:*

A) Tripulantes técnicos.—Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los tripulantes y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las peticiones de baja en la Compañía deberán solicitarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causar baja.

B) Tripulantes auxiliares.—Las peticiones de baja en la Compañía deberán solicitarse con un mes de preaviso, siempre que el número de peticionarios no exceda del porcentaje señalado en el artículo 67.

CAPITULO VII

Régimen de trabajo y descanso

SECCION I.—DEFINICIONES

Art. 73. *Base.*—Lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el Contrato de Trabajo o bien en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Art. 74. *Base principal.*—Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del tripulante para su residencia habitual o, en su defecto, el domicilio social de la Compañía.

Art. 75. *Destacamento.*—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal por necesidades de la dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días y hasta siete meses.

Art. 76. *Residencia.*—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal, por necesidades de la dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a siete meses y hasta dos años.

Art. 77. *Destino.*—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal por necesidades de la dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Art. 78. *Actividad laboral.*—Todo el tiempo en que se permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra.

Art. 79. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación de un tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de terminar un período de descanso, para ejecutar un servicio o serie de ellos hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último. Esta actividad se computará inicialmente a partir de las programaciones de servicio.

Art. 80. *Actividad aérea diurna.*—La comprendida entre las ocho y las veintiuna horas locales del lugar en que se inicia la actividad.

Art. 81. *Actividad aérea nocturna.*—La comprendida entre las veintiuna y las ocho horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 82. *Tiempo de vuelo.*—El transcurrido desde el momento en que una aeronave se pone en movimiento por su propia fuerza motriz para emprender el vuelo hasta que realizado el aterrizaje queda aquella inmovilizada y son parados sus motores.

A efectos de retribución, los tiempos de vuelo serán establecidos anualmente para cada tipo de avión y trayecto. Para ello se reunirán comisiones independientes por flotas compuestas por dos representantes de éstas y dos de la dirección, aquellos elegidos por la representación sindical. La primera revisión debe estar finalizada al cumplirse el primer año de la entrada en vigor del Convenio.

En el cómputo de los tiempos de vuelo se tendrán en cuenta, por un lado, el perfil del vuelo (rodaje, despegue, subida, línea de vuelo, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje) las rutas marcadas por la Compañía o autoridades aeronáuticas y las características de vuelo indicadas en el manual del avión y, por otro lado, las medias obtenidas en la realización de los mismos en el período a revisar. En caso de discrepancia, se aplicará la media aritmética de ambos resultados. El tiempo total de rodaje para cada vuelo de que se habla anteriormente queda establecido en diez minutos.

En el caso que el tiempo de vuelo efectuado en un tramo sobrepase el 20 por 100 del tiempo de vuelo preestablecido por las comisiones de flota, el tripulante percibirá el tiempo de vuelo real efectuado.

El establecimiento de los tiempos de vuelo tendrá efecto, para la red regular, desde el 1 de noviembre de 1977. En cuanto a la red chárter, la Compañía determinará las líneas que se someterán a este mismo sistema en la fecha mencionada.

En las restantes líneas chárter, actuales o que en el futuro se establezcan, la retribución se hará por el tiempo real rueda a rueda, más diez minutos de rodaje por cada etapa, hasta tanto la Compañía determine su inclusión en el sistema que ahora se implanta.

Art. 83. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes.

Art. 84. *Tiempo de descanso.*—Se entiende por tiempo de descanso el asignado a un tripulante con el fin específico de que pueda descansar entre dos períodos de actividad aérea.

Art. 85. *Descanso mínimo.*—El tiempo de descanso mínimo será igual al invertido en el servicio precedente y nunca inferior a diez horas, computándose desde media hora después de calzarse hasta la hora de presentación para realizar otro servicio.

Art. 86. *Descanso parcial en vuelo.*—El tiempo en el que un tripulante, por estar la tripulación reforzada, queda re-

levado de toda función a bordo, disponiendo de lugar adecuado para el descanso.

Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Art. 87. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo en el que un tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos provistos por la Compañía.

El descanso parcial en tierra deberá ser como mínimo de dos horas de descanso efectivo en cama y de tres horas en programación, sin que el total llegue a cubrir el tiempo de descanso mínimo.

Los descansos parciales, tanto en vuelo como en tierra, se considerarán de actividad aérea.

Art. 88. *Límite de actividad aérea normal.*—Se considera límite normal de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 89. *Máximo de actividad aérea.*—Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite normal de actividad aérea con aquel del que puede disponer un Comandante con objeto de poder terminar un servicio.

El incremento potestativo de los Comandantes, que cita el artículo 108 del presente Convenio Colectivo, no será programable.

Art. 90. *Actividad aérea incrementada.*—Es 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 la actividad aérea en la mitad del tiempo de descanso disfrutado.

En los vuelos largos se podrán prolongar los límites de actividad aérea hasta un 75 por 100 del tiempo de descanso a que se refiere el párrafo anterior, siempre que esta iniciación se produzca en la base o lugar donde se haya pernoctado anteriormente al vuelo, se haya tenido el descanso marcado en el artículo 85 y se disponga de los servicios hoteleros indicados en el artículo 83.

El límite máximo que podrá alcanzar una actividad aérea incrementada será de dieciocho horas.

Art. 91. *Servicio.*—Es el programado con objeto de realizar una etapa o etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios períodos de descanso parcial fuera de la base.

Art. 92. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en base.

Art. 93. *Etapa.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

Art. 94. *Tripulación técnica mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 95. *Tripulación auxiliar mínima.*—Se considera como tal la que fija para cada caso y tipo de avión la Subsecretaría de Aviación Civil.

Art. 96. *Tripulación técnica operativa.*—Es la definida por el manual del avión para cada caso.

Art. 97. *Tripulación auxiliar operativa.*—Es la mínima necesaria para garantizar la normal consecución de un servicio a bordo programado, cuyo número variará en función del tipo de avión y/o línea, de acuerdo con la escala siguiente:

DC.8:

Vuelos internacionales, seis Auxiliares.
Vuelos nacionales, cinco Auxiliares.

DC.9:

Vuelos nacionales e internacionales, tres Auxiliares.

CVL:

Cualquier clase de vuelo, tres Auxiliares.

F.27:

Cualquier clase de vuelo, un Auxiliar.

Art. 98. *Tripulación reforzada.*—La que comprende tripulantes adicionales, poseedores de licencia que les permite ocupar puesto de trabajo en el avión con objeto de facilitar a los miembros de la tripulación un descanso parcial en vuelo.

Los tripulantes adicionales serán: en DC.8, un Comandante, un Mecánico de Vuelo, un Jefe de Cabina y un Auxiliar; en DC.9 y CVL, un Comandante y un Jefe de Camina; en F.27, un Comandante y un Auxiliar.

Art. 99. *Vuelos de situación, posición y «ferry».*—Se considerarán vuelos de situación los realizados por los tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo.

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

Se consideran vuelos «ferry» aquellos que sin pasaje o carga de pago realizan los aviones comerciales.

Art. 100. *Actividad en tierra.*—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que pueden serle asignadas a un tripulante por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 78. Estas serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de

entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades de representación sindical.

Art. 101. *Imaginaria.*—Tripulante a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía, el tripulante deberá recibir el aviso con un mínimo de sesenta minutos.

No se programarán dos servicios de imaginaria en días consecutivos.

Los descansos parciales en tierra mientras se esté en situación de imaginaria no podrán incrementar el límite de actividad aérea.

Art. 102. *Retén.*—Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. A efectos de límite de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

Art. 103. *Incidencias.*—La Compañía, previo informe de la Comisión Interna, podrá implantar la situación de incidencias de acuerdo con los criterios que al efecto se establezcan.

Art. 104. *Día franco de servicio.*—Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo.

Este deberá serle asignado antes de las veintidós horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Para conocer, en su caso, el nombramiento de servicio, el tripulante tiene la obligación de establecer contacto con la Compañía entre las veintidós y las veinticuatro horas de la víspera del día franco de servicio.

No obstante, si la oficina de programación conociera el servicio antes de las veintidós horas, lo comunicará al tripulante con la mayor antelación posible.

Art. 105. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el tripulante sin que deba ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el que puede ausentarse de su base sin restricciones.

A efectos de preservar la realidad del día libre, cuando se disfrute entre dos días de servicio, su duración será de treinta y dos horas, sin que el tripulante haya de presentarse para iniciar el servicio subsiguiente antes de las siete horas del día siguiente al libre.

Tampoco podrá ser requerido el tripulante para presentarse para iniciar un servicio antes de las siete horas del día siguiente al último de una serie ininterrumpida de días libres.

Art. 106. *Vacaciones.*—Período de treinta días seguidos o dos períodos de quince días al año que disfruten todos los Tripulantes en los tiempos de disponibilidad.

Por cada quinquenio de servicios efectivos en la Compañía, se incrementarán en un día las vacaciones. Independientemente de ello, a los quince años de servicios se añadirá otro día más.

SECCION II.—LIMITACIONES Y REGULACIONES

Art. 107. *Limitaciones.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta sección.

La programación se hará de acuerdo con las normas reguladoras de trabajo y descanso.

La Compañía regulará, trimestralmente, las programaciones, de modo que las horas voladas, imaginarias, retenes y días libres queden distribuidos equitativamente entre todos los Tripulantes de sala flota, a salvo que circunstancias técnicas o de salud limiten la disponibilidad de los tripulantes.

La Comisión Interna determinará los límites que considere aconsejables para las diferencias extremas que puedan producirse.

Art. 108. *Límites de actividad aérea:*

- Vuelos de hasta cinco etapas: Catorce horas.
- Vuelos de más de cinco etapas: Doce horas treinta minutos.
- Vuelos con tripulación reforzada: Dieciocho horas.

Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar las actividades establecidas en un 10 por 100, cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas, etc.).

Art. 109. *Límite máximo de horas de vuelo:*

- Límite mensual: Noventa y cinco horas.
- Límite trimestral: Doscientos setenta horas.
- Límite anual: Ochocientos cincuenta horas.

En estas horas se incluyen los tiempos de rodaje (calzocalzo).

Art. 110. *Límite de actividad laboral mensual.*—El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, es de ciento noventa.

Art. 111. *Límite de series de vuelos.*—La programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de seis días. Podrá, no obstante, realizarse un séptimo día dentro de la serie, si tiene por objeto el regreso a base.

Art. 112. *Límite de etapas.*—El máximo de etapas que se podrán programar en un periodo de veinticuatro horas será de seis, pudiendo efectuarse la séptima sólo cuando sea para regresar a base.

A partir de las dos, hora local, no se podrá programar un sexto despegue de un servicio, ni un quinto despegue cuando se hayan sobrepasado doce horas de actividad en la hora mencionada.

La Comisión interna estudiará los problemas derivados de la actividad aérea nocturna para proponer soluciones concretas a cada uno de los que se presenten.

Cuando un Tripulante esté en servicio a partir de las dos, hora local, o éste se inicie entre las dos y las seis, hora local, el límite de actividad será de doce horas.

Art. 113. *Días libres.*—Los Tripulantes disfrutarán de nueve días libres cada mes, en su base. A partir de 1 de noviembre de 1977 el número de días libres será de diez.

Las condiciones de utilización de los días libres serán las siguientes:

- a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
- b) Dichos cuatro días no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de treinta y seis horas.
- c) Al regresar a la base, después de vuelos transatlánticos o de duración similar, se disfrutará de uno de los días libres.
- d) Todo día en que un Tripulante deba pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento se considerará de servicio.
- e) Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a mediodía.
- f) Los Tripulantes que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino podrán disponer de dos, cuatro o seis días libres, respectivamente, además de los que les correspondan, de acuerdo con el párrafo primero de este artículo, para organizar su traslado. Al reincorporarse a su residencia habitual dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación.
- g) Cuando un Tripulante pierda, por necesidades del servicio alguno de los días libres que le correspondan y no se puedan recuperar durante el mes, deberá recuperarlo en el mes próximo.

Art. 114. *Preavisos.*—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con la mayor anticipación posible.

Los plazos de preaviso serán, para la permuta de día libre de entre los susceptibles de variación, de treinta y seis horas; para destacamento, residencia o destino, quince, veinte y cuarenta días, respectivamente.

Las vacaciones anuales deberán ser conocidas con treinta días de antelación.

Art. 115. *Incremento de actividad en día de servicio.*—Sin necesidad de previo aviso, la Compañía podrá incrementar hasta el límite de la actividad aérea normal, previsto en el artículo 108, la actividad de un Tripulante que tiene un servicio programado siempre y cuando el regreso sea al punto de partida.

Art. 116. *Facultades del Comandante.*—No obstante, todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que, a su juicio, la seguridad del vuelo no se vea afectada, porque alguno o algunos de los Tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor, operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

En uso de las mismas facultades, el Comandante deberá si, a su juicio, el estado de fatiga de sí mismo o de algún miembro de la Tripulación, esencial para la operación de la aeronave así lo exige, suspender o aplazar la continuación de un vuelo antes de llegar a los límites establecidos, hasta que mediante un periodo de descanso adecuado, el Tripulante o Tripulantes se recuperen de su estado de fatiga y la seguridad deje de estar afectada.

SECCION III.—ROTACIONES

Art. 117. *Vacaciones.*—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo 7.

Art. 118. *Rotaciones en destacamentos, residencias y destinos.*—La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el anexo 8.

CAPITULO VIII

Retribuciones

Art. 119. *Conceptos retributivos.*—Los tripulantes de la Compañía a quienes se aplica el presente Convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

- a) Retribuciones fijas:
 1. Sueldo base.
 2. Premio de antigüedad.
 3. Prima por razón de viaje garantizada.
 4. Gratificaciones extraordinarias.
 5. Gratificación por cierre de ejercicio.
 6. Gratificación por compensación.
 7. Gratificación de Jefes de Cabina.
- b) Retribuciones variables:
 1. Prima por razón de viaje (bloques 1.º y 2.º).
 2. Plus de nocturnidad.
 3. Prima por actividad laboral (bloques 1.º y 2.º).
- c) Otras percepciones económicas:
 1. Dietas.
 2. Gratificación de destacamento, residencia o destino.
 3. Comisión ventas a bordo para auxiliares de vuelo.
- d) Protección a la familia.

Art. 120. *Sueldo base.*—Los sueldos base de cada grupo, y en su caso, especialidad son los expresados en el anexo 1, tablas A, B, C y D.

Art. 121. *Premios de antigüedad.*—El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio por antigüedad un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía.

A estos efectos, la antigüedad de los tripulantes se computará teniendo en cuenta el tiempo efectivo de servicio en la Compañía, independientemente de los grupos laborales en que hayan estado encuadrados.

Art. 122. *Prima por razón de viaje garantizada.*—Los tripulantes percibirán, en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo 1, tablas A, B, C y D, según su grupo, nivel y en su caso, especialidad. Estas tablas están calculadas sobre la base de sesenta horas al precio del primer bloque.

Art. 123. *Gratificación por compensación.*—El importe a recibir por los tripulantes por este concepto es el que se detalla en el anexo 1, tabla E.

Art. 124. *Plus de nocturnidad.*—En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 81, con un incentivo del 10 por 100.

Art. 125. *Gratificaciones extraordinarias.*—Los tripulantes percibirán los días 17 de julio y 23 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada.

A los tripulantes ingresados en el transcurso del año, o que cesaren dentro del mismo, se les abonarán estas gratificaciones prorrateando su importe de acuerdo con el tiempo trabajado, para lo cual la fracción de mes se computará como unidad completa.

Art. 126. *Títulos.*—La Compañía establecerá los títulos cuya posesión por parte de los tripulantes dará lugar, en el momento de su reconocimiento, a la percepción por una sola vez, de la cantidad que se fije.

Estrictamente ad personam se seguirán devengando las cantidades que correspondería percibir el día de la aprobación de este Convenio, sin incremento posterior alguno, al personal con título actualmente reconocido.

Art. 127. *Protección a la familia.*—Se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social y cualquier otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

Art. 128. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—En concepto de participación en beneficios, se concederá una gratificación por cierre de ejercicio, consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, o parte proporcional en su caso. Esta gratificación se hará efectiva en el mes de abril.

Art. 129. *Ventas a bordo.*—Los auxiliares de vuelo percibirán una comisión sobre las ventas que realicen a bordo, que se distribuirán de la forma siguiente:

- Una comisión del 12 por 100 sobre el total de ventas efectuadas en la flota, a distribuir equitativamente entre todos los auxiliares integrantes de la misma.
- Una comisión extra para el Jefe de cabina del 3 por 100 del total de ventas por él realizadas, imputándosele las deducciones o abonos pertinentes por pérdida o error.

Los Jefes de cabina liquidarán las ventas a bordo en el más breve plazo posible y, en todo caso, dentro del mes en que se hayan producido, salvo las efectuadas en los últimos días de cada mes, que podrán ser liquidadas con la correspondiente al inmediato sucesivo.

En el mes siguiente a las liquidaciones se contabilizarán las comisiones por ventas a bordo, cuyos importes se harán efectivos en la nómina de dicho mes.

Art. 130. *Gratificación por destacamento.*—Los tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo 4.

Art. 131. *Gratificación por residencia.*—La gratificación por residencia será igual al 85 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 132. *Gratificación por destino.*—La gratificación de destino será igual al 60 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 133. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el tripulante recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa imputable a la Compañía, el tripulante recibirá, en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Art. 134. *Imaginarias, retenes, cursos y comisiones de servicio:*

A) Imaginarias.—A efectos económicos, las imaginarias se computarán como sigue:

a) En los locales fijados por la Compañía, comprendiéndose en éstos los hoteles, el día completo (veinticuatro horas) devengará el 100 por 100 de la actividad laboral.

b) Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) devengará el 50 por 100 de la actividad laboral.

c) Cuando se combinen las situaciones a) y b), se hará el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará el devengo que corresponda.

B) Retenes.—A efectos económicos, el retén se computará en un 50 por 100 del tiempo establecido para la imaginaria.

C) Cursos y comisiones de servicio.—A efectos económicos, los tripulantes durante cursos como alumno o comisiones de servicio o cualquiera otra actividad que deba desarrollar por haber sido designado por la Compañía, percibirán los conceptos que le puedan corresponder de los citados en el artículo 119 del presente Convenio Colectivo, o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

No obstante lo anterior, en el cómputo del concepto prima por razón de viaje, se considerará la media de las horas de vuelo efectuadas por los tripulantes de su especialidad y flota de procedencia en situación de actividad, si ésta fuera superior a la prima por razón de viaje garantizada.

Se considerarán excluidos de estos beneficios los tripulantes de nuevo ingreso, durante los cursos iniciales de capacitación. Hasta tanto sean destinados a flota por la Dirección de operaciones, sus devengos se limitarán a los establecidos en el artículo 119, correspondiente a su nivel y especialidad.

A efectos de dietas: Si los horarios están comprendidos entre las trece a quince horas o de veintiuna a veintitrés horas, se percibirá la correspondiente dieta por comida o cena, siempre y cuando el curso se realice fuera de las oficinas de la Compañía.

Art. 135. *Licencia retribuida.*—El tripulante en situación de licencia retribuida percibirá la prima de vuelo, equivalente a sesenta horas mensuales al precio del primer bloque, o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 136. *Vacaciones.*—Durante las vacaciones reglamentarias el tripulante percibirá, además del sueldo, premio de antigüedad y gratificación de compensación, la prima por razón de viaje garantizada y el importe correspondiente a diez horas de vuelo, según su grupo, especialidad y nivel.

Art. 137. *Vuelos de situación, regreso y prueba.*—En los vuelos de situación para iniciar un servicio o regresar a base, el tripulante devengará el 50 por 100 de las horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad laboral.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán a las limitaciones establecidas en el artículo 109 del presente Convenio.

Los vuelos de situación para iniciar un servicio se computarán como actividad aérea a todos los efectos; los de retorno a base, sólo a efectos de duración del descanso mínimo subsiguiente.

En los vuelos transatlánticos no se podrá programar el de regreso sin que medie entre éste y el servicio precedente un tiempo de descanso mínimo.

En los vuelos de prueba se incrementará en un 75 por 100 la prima correspondiente.

En los vuelos de situación se utilizarán billetes de servicio con plaza reservada.

Art. 138. *Dieta.*—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de la base.

La cuantía de la dieta está calculada para cubrir básicamente los conceptos de comida y cena.

La Compañía abonará los gastos justificados por los Comandantes o la persona más caracterizada, cuando los gastos en los países correspondientes superen el valor de la dieta establecida.

Art. 139. *Clases de dieta.*—Las dietas se dividen en nacionales, extranjeras y de contacto, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 140. *Actualización de dietas.*—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará, semestralmente el día primero de los meses de noviembre y mayo de cada año, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice del coste de la vida para el conjunto nacional, o el que en el futuro le sustituya, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística u Organismo al que pueda encomendar el Gobierno esta función.

Dicho ajuste se aplicará, asimismo, a la gratificación de destacamento, residencia o destino.

Art. 141. *Cómputo de dietas.*—Se devengará media dieta de contacto cuando la actividad abarque periodos de tiempo comprendidos entre las trece y las quince o entre las veintiuna y veintitrés horas locales, se devengará media dieta por cada comida principal o si se pernocta fuera de base.

Se devengará una dieta completa cuando se realicen las dos comidas principales o bien una de ellas y la pernocta fuera de base.

En los vuelos transatlánticos se devengará media dieta extranjera sobre las correspondientes los días en que se efectúen las etapas de iniciación de la serie de servicios y del regreso a base.

Las dietas aplicables a partir de la entrada en vigor del presente Convenio serán las que figuran en el anexo 4.

La Comisión interna realizará los estudios precisos para proponer la sustitución del sistema de dietas establecido en este Convenio por otro en el que se implanten dietas y gastos de bolsillo.

Art. 142. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las tripulaciones en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

La contratación de los hoteles, incluido un desayuno de tipo «continental» o similar, siempre que el horario del servicio del hotel lo permita, se hará directamente por la Compañía, a cuyo cargo correrá el abono de estos conceptos.

En la selección participará la representación de los tripulantes, que dará su visto bueno. El hotel seleccionado ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Los tripulantes serán alojados individualmente en habitaciones con baño, con el fin de garantizar un buen descanso.

Art. 143. *Alojamiento en los viajes no programados.*—Las Delegaciones o Control de Vuelos harán las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes alojamientos individuales.

Cuando por no existir Delegación en el lugar de que se trate, el tripulante abone el alojamiento, pasará el cargo correspondiente a la Compañía. Para esto, la Compañía proporcionará al tripulante el importe aproximado de los gastos en la moneda más adecuada.

Art. 144. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los tripulantes.

El anticipo de dieta extranjera será abonado en dólares.

Art. 145. *Comidas de tripulaciones.*—Las comidas de los tripulantes se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1.º Siempre que la situación de la escala lo permita, las comidas de las tripulaciones se realizarán en el restaurante, catering o lugar adecuado del aeropuerto, en un tiempo de aproximadamente veinte minutos.

2.º En aquellas escalas donde no sea posible efectuar las comidas en el restaurante, catering, etc., se efectuarán a bordo del avión durante la escala, para lo que se estima necesario un tiempo de aproximadamente veinte minutos, respetándose este tiempo. En estos casos, un tripulante auxiliar miembro de la tripulación, atenderá al resto, procurando que efectúe la comida la totalidad de la tripulación, con vistas a conseguir mejor servicio a los pasajeros durante el vuelo. Este tripulante realizará su comida en vuelo, con anterioridad o posterioridad a la escala.

3.º En aquellos supuestos en que no sea posible realizar las comidas durante la escala, y sin que por ello se resienta el servicio a los pasajeros, las tripulaciones auxiliares realizarán su comida en turnos de dos personas en el transportín, disponiendo para ello el tiempo razonable y preciso, quedando el resto de la tripulación auxiliar atenta al servicio.

4.º En la flota F-27 y a partir del 1 de noviembre de 1977, cuando la escala del mediodía coincida con los horarios de comida, ésta se incrementará hasta un máximo de una hora quince minutos con objeto de que puedan efectuar la comida en tierra, ello con adaptación a los condicionamientos técnicos.

Con independencia de lo anterior, la Comisión Interna estudiará los problemas relativos a este tema con vistas a mejorar y perfeccionar el sistema.

CAPITULO IX

Formación profesional y atenciones sociales

Art. 146. Informadas por el principio de solidaridad, las obras sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etc.) como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, becas o ayudas a estudios, etc.).

Art. 147. De acuerdo con el artículo anterior se crea un fondo solidario interno de vuelo cuyo régimen de financiación será el de reparto entre la Empresa y empleados. La proporción en la aportación será del 50 por 100 por cada parte.

Art. 148. La cotización al Fondo Solidario Interno de Obras Sociales de Vuelo será la fijada en el anexo 3 y podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Comisión Interna.

Art. 149. La gestión de las obras sociales se hará a través de los órganos existentes o que se constituyan en el futuro con participación de la representación de los tripulantes, dando cuenta de la misma a la Comisión Interna anualmente, o a requerimiento de ésta, la cual podrá establecer las directrices a seguir en cada caso.

Art. 150. *Vestuario*.—La Compañía mantendrá las normas de este Convenio sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas para cada especialidad, pero se reserva la facultad de introducir cuantas modificaciones estime más adecuadas respecto de la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los tripulantes recibirán las prendas o bien, en sustitución, las telas para la confección de las mismas, expresadas en el cuadro anexo 6.

La confección podrá hacerse por los sastres designados por la Compañía o por los que el tripulante elija, en cuyo caso la Compañía facilitará a los tripulantes los vales por el precio total de la confección, fijado por los sastres designados por la Compañía.

CAPITULO X

Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 151. a) La Seguridad Social Complementaria se rige por las normas aprobadas por Resolución de 10 de marzo de 1973 de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el anexo 9.

b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 3 de enero de 1972.

Las partes se comprometen a cotizar a este fondo, en la misma proporción y por los conceptos en que lo haga Iberia. Se comunicarán al Montepío las condiciones pactadas.

Art. 152. *Enfermedad fuera de Base*.—Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio español y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de Convenio firmado entre los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, a los tripulantes y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la Base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Art. 153. *Traslado de cadáveres*.—En caso de fallecimiento de un tripulante en servicio la Empresa cubrirá los gastos de

embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado.

Art. 154. *Edad de retiro*.—La edad límite de retiro de los tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil, u órgano competente para ello.

En los casos en que no esté establecida esta edad se entenderá fijada a los sesenta años.

Lo dispuesto en este artículo es completamente independiente de las condiciones que debar cumplir los tripulantes para el disfrute de las prestaciones de la Seguridad Social, conforme a las disposiciones legales vigentes.

El retiro voluntario será a partir de los cincuenta y cinco años.

La Compañía abonará todas las cotizaciones de Empresa y empleado de la Seguridad Social desde el momento de producirse el retiro tanto voluntario como forzoso, hasta el de la jubilación establecida por la Seguridad Social.

Durante el periodo que medie entre la jubilación voluntaria o forzosa y la establecida por el Ministerio de Trabajo, la Compañía abonará al Tripulante la prestación que por jubilación pudiera corresponderle de la Seguridad Social a los sesenta y cinco años.

CAPITULO XI

Transportes

Art. 155. *Transporte en base principal*.—La Compañía abonará a cada tripulante, en concepto de compensación de transporte y estacionamiento, la cantidad de 2.282 pesetas al mes, devengándose once veces al año.

Dicha cantidad compensará los trayectos base principal-aeropuerto y viceversa.

Una comisión de transportes, compuesta por dos representantes de la Compañía y dos del personal de vuelo, estudiará y propondrá las medidas a tomar para el establecimiento de normas sobre el transporte que perfeccionen o sustituyan al régimen actual.

Art. 156. *Transportes fuera de base principal*.—Será facilitado por la Compañía a cargo de ésta.

Art. 157. *Accidentes in itinere*.—A efectos de consideración de los posibles accidentes in itinere, la Compañía autoriza a los tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la Compañía reflejados en este capítulo, a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan los requisitos exigidos por las normas generales dictadas por la Compañía en cuanto a:

- Itinerario.
- En tiempo razonable.
- Con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso desde el mismo a su domicilio o lugar en que se aloje.

CAPITULO XII

Art. 158. *Billetes gratuitos o con descuento*.— a) En materia de billetes gratuitos o con descuento, continuará en vigor durante la vigencia de este Convenio, el Acuerdo adoptado en 10 de agosto de 1976, cuya fotocopia se acompaña y que se une como anexo 10.

b) Tal acuerdo se completa, en los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, con que la Compañía facilitará un billete GRAT/I para los familiares de primer grado o aquellos por los que el trabajador perciba plus familiar, y una empleada de hogar o similar, incluida en el Montepío de Servicio Doméstico. Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtener un segundo billete GRAT/II para otro empleado de hogar, con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío del Servicio Doméstico.

c) En los días de Nochebuena y Año Viejo se concederán asimismo billetes GRAT/I para los familiares de primer grado que convivan con el tripulante, cuando éste se encuentre de servicio.

d) La Compañía y los tripulantes efectuarán gestiones a fin de conseguir de terceros las mejores condiciones en la concesión de billetes gratuitos o con descuento.

ANEXO NUMERO 1

TABLA A
Primeros pilotos

	NIVELES								
	IB pesetas mes	IA pesetas mes	1 pesetas mes	2 pesetas mes	3 pesetas mes	4 pesetas mes	5 pesetas mes	6 pesetas mes	7 pesetas mes
Sueldo base	30.482	30.482	30.482	30.482	30.482	30.482	30.482	30.482	30.482
Prima mínima mensual sesenta horas	130.920	123.600	116.340	109.080	101.820	94.560	87.240	79.980	72.720
Prima por hora desde la sesenta y una hasta la ochenta, ambas inclusive	2.182	2.080	1.939	1.818	1.697	1.576	1.454	1.333	1.212
Prima por hora desde la ochenta y una, inclusive	3.120	2.946	2.773	2.600	2.427	2.254	2.079	1.906	1.733
Laborables desde ciento noventa y una horas hasta doscientas nueve horas, ambas inclusive	873	824	776	727	679	630	582	533	485
Laborables desde doscientas diez horas, inclusive	1.091	1.030	969	909	848	788	727	666	606

TABLA B
Segundos pilotos

	NIVELES								
	IB pesetas mes	IA pesetas mes	1 pesetas mes	2 pesetas mes	3 pesetas mes	4 pesetas mes	5 pesetas mes	6 pesetas mes	7 pesetas mes
Sueldo base	25.910	25.910	25.910	25.910	25.910	25.910	25.910	25.910	25.910
Prima mínima mensual sesenta horas	104.760	98.940	93.120	87.300	81.480	75.660	69.840	64.020	58.200
Prima por hora desde la sesenta y una hasta la ochenta, ambas inclusive	1.746	1.649	1.552	1.455	1.358	1.261	1.164	1.067	970
Prima por hora desde la ochenta y una, inclusive	2.497	2.358	2.219	2.081	1.942	1.803	1.665	1.526	1.387
Laborables desde ciento noventa y una horas hasta doscientas nueve horas, ambas inclusive	698	660	621	582	543	504	466	428	388
Laborables desde doscientas diez horas, inclusive	873	824	776	727	679	630	582	533	485

TABLA C
Oficiales técnicos

	NIVELES								
	IB pesetas mes	IA pesetas mes	1 pesetas mes	2 pesetas mes	3 pesetas mes	4 pesetas mes	5 pesetas mes	6 pesetas mes	7 pesetas mes
Sueldo base	24.386	24.386	24.386	24.386	24.386	24.386	24.386	24.386	24.386
Prima mínima mensual sesenta horas	98.160	92.700	87.240	81.780	76.320	70.860	65.400	60.000	54.540
Prima por hora desde la sesenta y una hasta la ochenta, ambas inclusive	1.636	1.545	1.454	1.363	1.273	1.182	1.091	1.000	909
Prima por hora desde la ochenta y una, inclusive	2.339	2.209	2.079	1.949	1.820	1.690	1.560	1.430	1.300
Laborables desde ciento noventa y una horas hasta doscientas nueve horas, ambas inclusive	654	618	582	545	509	473	436	400	364
Laborables desde doscientas diez horas, inclusive	818	772	727	681	636	591	545	500	454

TABLA D
Auxiliares de vuelo

	NIVELES								
	IB pesetas mes	IA pesetas mes	1 pesetas mes	2 pesetas mes	3 pesetas mes	4 pesetas mes	5 pesetas mes	6 pesetas mes	7 pesetas mes
Sueldo base	12.193	12.193	12.193	12.193	12.193	12.193	12.193	12.193	12.193
Prima mínima mensual sesenta horas	45.760	43.260	40.660	38.160	35.640	33.060	30.540	27.960	25.440
Prima por hora desde la sesenta y una hasta la ochenta, ambas inclusive	763	721	678	636	594	551	509	466	424
Prima por hora desde la ochenta y una, inclusive	1.091	1.031	970	909	849	788	728	666	606
Laborables desde ciento noventa y una horas hasta doscientas nueve horas, ambas inclusive	305	288	271	254	238	220	204	186	170
Laborables desde doscientas diez horas, inclusive	361	360	339	318	297	275	254	233	212

ANEXO NUMERO 2

Cese en vuelo y escala pasiva

Artículo 1.º El cese en el servicio activo de vuelo podrá tener un carácter temporal o definitivo.

Cese en vuelo temporal: Se producirá el cese en vuelo con carácter temporal por alguna de las causas siguientes:

- a) Pérdida de licencia de vuelo.
- b) Alteraciones psicofísicas que sin producir la pérdida de la licencia de vuelo o baja oficial de la Seguridad Social, impidan, no obstante, desarrollar normalmente las actividades en vuelo.

Cese definitivo: Se producirá el cese en vuelo con carácter definitivo por una de las dos causas siguientes:

- a) Pérdida de la licencia de vuelo.
- b) Alteraciones psicofísicas de carácter irreversible que afecten a las condiciones y requisitos exigidos por el puesto de trabajo.

En caso de discrepancia sobre la concurrencia o no de alguna de estas causas se someterá la decisión a un Tribunal Médico, presidido por un médico designado por el Colegio Oficial de Médicos de Madrid de entre los que están calificados como especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible y no hubiera intervenido o tenido relación anterior con el caso en cuestión; un Vocal libremente elegido por el tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

La enumeración de las causas a que se refiere este artículo es independiente de cualquier otra que, por diferentes motivos (enfermedad con baja oficial, sanción, retiro, etc.), tenga un tratamiento especial en otros artículos del Convenio o en las normas y disposiciones dictadas al efecto.

Art. 2.º Cuando se produzca el cese en el servicio activo de vuelo por alguna de las causas establecidas en el artículo anterior, se procederá de la forma siguiente:

Cese en vuelo temporal: El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a que pertenezca, percibiendo los siguientes emolumentos:

— Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

— Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada, alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

— A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir de la Seguridad Social y Fondo B, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijados del nivel que ostentaba el tripulante al cesar en vuelo.

En el momento en que cesen las causas que dieron lugar al cambio de puesto de trabajo, los interesados volverán a reintegrarse al servicio activo en vuelo.

Cese en vuelo definitivo: El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad orgánica a la que pertenezca, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir por la Seguridad Social y el Fondo B, alcancen el 90 por 100 de los emolumentos fijados del nivel que ostentaba al cesar en vuelo, o el 100 por 100, en el caso de que el cese definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional así declarados por los Organismos competentes. Los aumentos que a partir de la fijación de su salario como personal de vuelo en Escala Pasiva se produzcan en las pensiones que pudiera fijarles la Seguridad Social, no serán absorbidos.

NOTA NUMERO 1

Si por circunstancias imprevistas el Fondo B agotara sus reservas, la cantidad que el Tripulante percibe del mencionado Fondo será abonada por la Compañía.

Art. 3.º *Auxiliares de vuelo.*—Los auxiliares de vuelo que lo deseen, al cumplir los cuarenta años de edad y doce de servicio efectivo en la Empresa, podrán optar por una sola vez, con carácter individual e irrevocable, por acogerse a una de las dos soluciones siguientes:

- a) Ceser al servicio de la Empresa, percibiendo una indemnización equivalente a dos mensualidades por año de servicio, computándose a estos efectos sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada alcanzados.
- b) Pasar a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la Unidad Orgánica a la que pertenezcan, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzado como tripulante Auxiliar. El resto de sus emolumentos serán los corres-

pondientes al nuevo puesto de trabajo, sin que el importe total a percibir por estos conceptos sea inferior al 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada que tenía en la categoría y nivel al cesar en vuelo. El total a percibir no podrá ser inferior a los emolumentos que correspondan a la categoría a que ha sido asimilado.

La Empresa sufragará a su costa y por un período máximo de seis meses los gastos que se originen para adaptar al personal auxiliar que cese en los servicios de vuelo a su nuevo puesto de trabajo en tierra.

El pase a servicios en tierra a que se refiere el apartado b) estará supeditado a la existencia de vacante, en cuyo caso tendrán derecho preferente a ocuparlas si los auxiliares de vuelo reunieran las debidas condiciones.

Los auxiliares de vuelo ingresados en la Compañía antes de 31 de enero de 1977 podrán acogerse a las disposiciones anteriores siempre que concurren en los mismos las siguientes circunstancias:

- 1) Haber cumplido cuarenta años de edad.
- 2) Tener un período de tiempo de servicio efectivo en la Compañía mínimo de ocho años.

Art. 4.º *Condiciones de trabajo.*—Respecto a las materias de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad, transporte y Seguro Colectivo de Vida, se regirán por las normas establecidas para el personal de tierra.

En todas las demás materias que les sean aplicables, se ajustarán a lo establecido en este Convenio.

ANEXO NUMERO 3

Atenciones sociales

De acuerdo con lo establecido en el capítulo IX de este Convenio Colectivo, las aportaciones de los diferentes grupos, y en su caso especialidades, serán las siguientes:

Primeros pilotos: 250 pesetas mensuales.
 Segundos pilotos: 220 pesetas mensuales.
 Oficiales técnicos: 200 pesetas mensuales.
 Auxiliares de vuelo: 100 pesetas mensuales.

La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los tripulantes.

ANEXO NUMERO 4

	Pesetas
Una dieta nacional	984
Media dieta nacional	492
Una dieta extranjera (Alemania, Escandinavia, Austria, Suiza y Benelux)	1.346
Media dieta extranjera (mismos países)	673
Una dieta extranjera (USA, Africa y Asia)	1.646
Media dieta extranjera (USA, Africa y Asia)	823
Una dieta extranjera (resto países)	1.272
Media dieta extranjera (resto países)	636
Una dieta contacto nacional	616
Media dieta contacto nacional	308
Una dieta contacto extranjero	2.030
Media dieta contacto extranjero	1.015

Régimen destacamento

	Dieta aliment.	Gratíf. estancia	Ayuda gastos hotel
1. Tripulantes destacados	984	787	—
2. Tripulantes destacados de servicio en base principal ...	984	787	459
3. Tripulantes destacados de servicio fuera de base	984	787	—

Régimen de residencia

	Dieta alimenticia	Gratíf. estancia
1. Tripulantes residentes	836	669
2. Tripulantes residentes de servicio fuera de su residencia	984	669

ANEXO NUMERO 5

Accidentes derivados del ejercicio profesional

La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la tripulación y/o terceros por accidentes derivados de la conducción de la aeronave, sin perjuicio de las sanciones que correspondiesen al tripulante con arreglo a las pertinentes disposiciones.

En caso en que un tercero actúe contra los tripulantes de la aeronave accidentada, la Empresa reembolsará al tripulante las sumas a cuyo pago haya sido condenado. Igual proceder se aplicará en el supuesto de que esas sumas deban ser pagadas por los causahabientes del tripulante.

Para que la cláusula anterior sea aplicable, el tripulante deberá informar a la Empresa tan pronto conozca la existencia de la reclamación, acompañando toda documentación en la que conste que se le demanda por un accidente o incidente.

En los supuestos anteriores, la Empresa deberá asumir la defensa de los derechos del tripulante o de sus causahabientes para lo que aquél o éstos se obligan a otorgar poder a las personas que la Compañía designe y a litigar bajo la Dirección del Letrado o Letrados nombrados por la misma.

La Empresa no interrogará a los tripulantes antes que hayan transcurrido setenta y dos horas desde el incidente o accidente y esté presente un Delegado de su correspondiente Asociación.

ANEXO NUMERO 6

Relación de prendas de uniforme de los tripulantes con la duración de las mismas

Al ingreso en la Compañía se les facilitará el siguiente vestuario:

	Duración — Años
<i>Tripulantes técnicos</i>	
Un uniforme de invierno con dos pantalones	1
Un uniforme de verano con dos pantalones	1
Tres camisas de manga larga	1
Tres camisas de manga corta	1
Dos pares de zapatos (mejorando calidad)	1
Una gorra de uniforme	1
Seis pares de calcetines	1
Dos corbatas negras	1
Un juego de hombreras	1
Una gabardina azul con forro	3
Una maleta grande (con ruedas)	5
Un maletín pequeño	3
Una cartera de navegación	3
<i>Auxiliares de vuelo (femeninos)</i>	
Un abrigo	2
Dos chaquetas de lana (invierno)	1
Tres blusas estampadas	1
Un cinturón	1
Un foulard	1
Dos sobrefaldas	1
Un par de zapatos (a bordo)	1
Dos pares de zapatos (calle)	1
Un par de botas	1
Dos pares de guantes	1
Una chaqueta de verano	1
Dos faldas de verano	1
Un gorro con insignia	1
Un bolso	2
Una maleta grande (con ruedas)	5
Un maletín pequeño	3
Una bolsa de viaje	1
Seis pares de medias descanso	1
<i>Auxiliares de vuelo (masculinos)</i>	
Un uniforme de verano con dos pantalones	1
Un uniforme de invierno con dos pantalones	1
Tres camisas de manga corta	1
Tres camisas de manga larga	1
Tres pares de zapatos	1
Una gorra de uniforme	1
Seis pares de calcetines	1
Dos corbatas negras	1
Una gabardina azul marino con forro	3
Una maleta grande (con ruedas)	5
Un maletín pequeño	3
Una cartera de documentos (sólo para Jefes de cabina)	3
Dos chaquetas smoking	1

ANEXO NUMERO 7

Vacaciones

A) NORMAS GENERALES

Las vacaciones anuales son obligatorias tanto para la Empresa concederlas como para el tripulante usarlas.

Los tripulantes pueden solicitar libremente sus vacaciones en un mes completo o dos períodos de quince días.

Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así se hubiese solicitado por el tripulante y le correspondiese, por su puntuación, sobre períodos múltiples de quince días.

Los tripulantes en situación de destacamento no tendrán derecho a que se les respeten los turnos voluntarios solicitados mientras dure esta situación.

En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades de la flota han de darse vacaciones a un tripulante destacado, se atenderán primero las peticiones voluntarias, y en cuanto a los forzosos se les incluirá en la rotación total de la flota, no perdiendo en ambos casos la situación de destacado durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

Los tripulantes en situación de residencia o destino serán considerados con los mismos derechos de los de la base principal. Las rotaciones se harán entre los componentes de cada residencia y destino siguiendo los mismos principios de los componentes de la base principal. El pase de un tripulante a la situación de residencia o destino o su vuelta a la base principal serán considerados como pase de flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

Mandos superiores.—Estas normas no serán de aplicación a los Tripulantes que por designación expresa de la Dirección Gerencia ocupen cargo de mando superior en las unidades orgánicas correspondientes.

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Este cómputo se comenzará a hacer desde el día 1 de mayo de 1975. La suma del final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos.

Instructores.—Cuando a un Instructor le coincida su turno de vacaciones con un período programado de instrucción tendrá prioridad este último.

B) PUNTUACION

Valorando los meses del año, a fin de conseguir una rotación justa en el disfrute de vacaciones, la puntuación de los mismos se establece como sigue:

	Puntos	Primera	Segunda
		quincena	quincena
		Puntos	Puntos
1. Julio y agosto	24	12	12
2. Septiembre	16	10	6
3. Junio	12	4	8
4. Abril y mayo	8	4	4
5. Diciembre	6	0	6
6. Enero, febrero, marzo, octubre y noviembre	0	0	0

Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa se computarán a razón de un punto por día, y los de Nochebuena, Nochevieja, Año Nuevo y Reyes, a razón de dos por día.

La valoración de las vacaciones disfrutadas se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que corresponda y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

Al tripulante que disfrute un período de vacaciones con carácter forzoso no le serán de aplicación los puntos que se establecen en este apartado para dicho período.

Si se eligen en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final del año.

Las puntuaciones adquiridas en las vacaciones anuales se sumarán a las de los años anteriores el 31 de diciembre de cada año y serán expuestas en público por cada flota en este día.

Los tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del tripulante de su grupo y especialidad que la tenga más alta.

Los tripulantes que cambien de grupo o especialidad o flota arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieran en el anterior.

C) PETICIONES

- Entre el 1 y 15 de octubre, las flotas enviarán a cada tripulante una papeleta de petición en la que se podrán solicitar los turnos que se desean por orden de preferencia.
- Las papeletas con los turnos solicitados deberán ser devueltas a la flota antes del 31 de octubre.
- Los tripulantes que no envíen las papeletas de petición antes del límite indicado en el párrafo anterior se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

D) ASIGNACION DE TURNOS

Las flotas no adquirirán compromiso alguno en la concesión de ningún turno de vacaciones hasta un mes antes de que comience.

Las flotas comunicarán a cada tripulante por carta la concesión de vacaciones con un mes de antelación.

Si un tripulante pasa de una flota a otra o cambia de grupo o especialidad durante uno de los periodos de vacaciones, y no ha tenido ocasión de realizar peticiones para el mismo, se le considerará como si no hubiese contestado a esa petición. No obstante, si hubiera un turno de vacaciones libre por no haberlo solicitado ningún voluntario, durante este periodo podrán solicitarlo teniendo derecho al mismo. El mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo.

Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras sobre las segundas. Quedan exceptuados los casos que se contemplan en el apartado A).

La concesión de los turnos se hará con arreglo al siguiente criterio:

Voluntarios.—Para los turnos solicitados libremente por el tripulante tendrá prioridad el de menor puntuación, y en caso de ser ésta igual, el peticionario que tenga menor número de orden en el escalafón.

Forzosos.—Para los turnos forzosos se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor.

En caso de tener el mismo número de puntos se enviará al de mayor número de orden en el escalafón. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el mes completo de vacaciones. Sin embargo, cuando los turnos sean forzosos se podrán conceder por quincenas, dejando como mínimo tres quincenas de actividad intercaladas entre los dos periodos forzosos.

ANEXO NUMERO 8

Rotaciones de destacamentos, residencias y destinos

A) NORMAS GENERALES

Todo tripulante tiene derecho a solicitar destacamento, residencia o destino.

Cuando razones técnicas impidan a un tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino le serán comunicadas por escrito por el Jefe de flota.

Cuando se tengan dudas «a priori» sobre el tiempo a permanecer en la situación que se ofrezca se considerará ésta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 67, 68 y 69, abonándose al tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

B) PUNTUACION

Sólo se aplicará puntuación a los destacamentos, residencias o destinos asignados con carácter voluntario y con arreglo al siguiente baremo:

- Destacamentos: 1 punto por mes.
- Residencia: 0,85 puntos por mes.
- Destino: 0,60 puntos por mes.

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

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

Las puntuaciones adquiridas en cada situación se sumarán al total de puntos que tenga el tripulante inmediatamente después de terminada la misma. Los totales estarán expuestos en la relación de tripulantes existente en cada flota.

Los tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del tripulante de su grupo y especialidad que la tenga más alta.

Los tripulantes que cambien de grupo o especialidad o flota arastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior.

No obstante lo anterior, no se podrá repetir destacamento, residencia o destino voluntario, hasta tanto no hayan rotado todos los tripulantes pertenecientes a una misma flota y especialidad.

Este cómputo se comenzará a hacer desde el 1 de mayo de 1975.

C) PETICIONES

Las flotas ofrecerán por escrito, con la mayor antelación posible y como mínimo quince días antes del preaviso que corresponda, los turnos de destacamento, residencia o destino disponibles.

Los tripulantes que lo soliciten voluntariamente harán llegar su petición a la flota como mínimo ocho días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

D) ASIGNACION

La asignación de las situaciones de destacamento, residencia y destino podrán ser de carácter voluntario o forzoso.

Voluntario.—Tendrán prioridad entre los que lo hayan solicitado, el de más baja puntuación, y en caso de ser ésta igual, el de menor número de orden en el escalafón.

Forzoso.—Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubra total o parcialmente con tripulantes que lo hayan solicitado con carácter voluntario, lo será con tripulantes enviados forzosos:

— El turno será aplicado, dentro de cada flota, de mayor a menor número de orden dentro del escalafón.

— Cuando un tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignarse de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza, hasta tanto no hayan rotado los demás componentes de la flota a que pertenezcan.

— Todo tripulante enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro tripulante, si ambos acceden, quedando obligado a ocupar el turno de este último cuando le toque.

— Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una flota a punto o puntos fuera de la base principal, serán considerados como forzosos a todos los efectos.

ANEXO NUMERO 9

Seguridad Social Complementaria

Art. 1.º Enfermedad:

a) Durante los siete primeros días de baja continuada por enfermedad, los tripulantes no percibirán cantidad alguna de la Compañía por el concepto de Seguridad Social Complementaria, ni la prestación correspondiente al fondo B, que abona el Montepío de Previsión Social «Loreto».

b) A partir del octavo día y mientras dure la situación de incapacidad laboral transitoria, la Empresa garantiza a los tripulantes el complemento preciso para que, sumado a las prestaciones que abonen la Seguridad Social Nacional y el fondo B, obtengan el 100 por 100 del sueldo base, antigüedad, en su caso, prima por razón de viaje (sesenta horas), plus familiar (cuando corresponda), gratificaciones de destacamento, residencia o destino, en su caso, pagas extraordinarias y pagas de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que, con carácter general o pactado se abonen a cada grupo laboral.

La persona a la que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos en y con cualquier mejora que afecte a los conceptos mencionados en el párrafo anterior, pactados o que se pacten, en la medida y momento en que se aplique a los distintos grupos.

Art. 2.º Accidente de trabajo o enfermedad profesional.—

Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o hasta que el tripulante pase a regirse por lo previsto en el artículo 39 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutua- lidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el apartado 1, b).

Art. 3.º Normas comunes:

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma los partes de baja, confirmación y alta de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social entienda que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderán los correspondientes partes que tendrán, a efectos de Seguridad Social Complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía estimen que el personal está afectado por alteraciones psicofísicas, que sin producir la pérdida de la licencia de vuelo o la baja oficial de la Seguridad Social, impidan, no obstante, desarrollar normalmente las actividades en vuelo, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará en cualquier circunstancia supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Asistencia Sanitaria de 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.

En aquellos casos en que la baja proceda de los Servicios Médicos de la Compañía, el control será ejercido por dichos Servicios en los términos expresados en el párrafo anterior. Cualquier disposición complementaria que en orden al control se pueda dictar se someterá previamente a la Comisión Paritaria para su aprobación.

En caso de enfermedad sobrevenida al tripulante en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a los controles establecidos en los párrafos anteriores.

Si una vez requeridos los servicios de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social, éstos no se presentaran en el plazo de dos horas antes de la iniciación de un servicio programado y se tratara de un caso de urgencia, el tripulante podrá requerir un médico privado a cargo de la Compañía.

Salvo que el facultativo competente de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el Servicio Médico de la Compañía si se hallase en uso de permiso y a su base si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

En los casos en que la Compañía ordene el traslado del enfermo, los gastos que ocasione el mismo serán de cuenta de aquélla.

En caso de destacamento, residencia o destino, el tripulante que deba reincorporarse a su base, dejará de percibir la correspondiente gratificación, y se aplicará, en su caso, lo previsto en el párrafo 1 del artículo 133 de este Convenio Colectivo.

Si como consecuencia de las gestiones que efectuó el Servicio Médico de la Compañía, se demostrase que el dictamen del facultativo de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social careciese de justificación real, tendrá derecho la Compañía a reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionadamente recibir la asistencia en Centros sanitarios o por Médicos distintos a aquellos designados por facultativos de AVIACO o sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente el importe, tanto al Centro asistencial como al facultativo, valorado por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

d) Las personas en situación de baja por enfermedad o accidente percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o del Montepío en cuanto al fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

e) Las normas contenidas en este documento entrarán en vigor a partir del día primero del mes siguiente a la fecha del mismo, y no tendrán carácter retroactivo más que para aquellas situaciones de enfermedad que, habiéndose iniciado con anterioridad a esta fecha, subsistan en el momento de la implantación de este nuevo régimen de Seguridad Social Complementaria.

Art. 4.º *Recursos*.—De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los Servicios Médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir del 31.º día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen en la primera baja que se produzca y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la resolución de un Tribunal médico presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Madrid entre los cualificados como especialistas en Medicina aeronáutica, si es posible y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el tripulante y otro designado por la Dirección de la Compañía.

Los costes que origine la constitución de este Tribunal irán a cargo de la parte para la que sea desfavorable la resolución que recaiga y se determinarán con arreglo a las tarifas oficiales establecidas por el Colegio de Médicos.

Si la resolución fuera favorable al tripulante se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

ANEXO NUMERO 10

Acuerdo sobre billetes para el personal de vuelo

Reunidos en la sede social de AVIACO en Madrid, el día 10 de agosto de 1976, de una parte:

- Don Juan Gómez Arjona
- Don Carlos Santamarina de Mazas
- Don José Francisco Montes de Oca Pérez.

en su calidad de Director de Asuntos Sociales, de Subdirector de Personal y del Departamento de la Subdirección de Personal, respectivamente, y de otra parte, una Comisión de representantes sindicales del Personal de Vuelo, constituida por:

- Don Francisco Madroño Villabrille
- Don José Luis Toribio Montón.
- Don Pedro Collantes de Terán Alonso.

dejan constancia de los extremos siguientes:

Primero.—La Dirección de AVIACO ha resuelto la aplicación de un régimen de concesión de billetes que amplía los beneficios existentes en la fecha de entrada en vigor del Convenio Colectivo entre la Empresa y su Personal de Vuelo. El régimen citado concede un cupo de cuatro trayectos anuales sobre la red de AVIACO, así como otros cuatro trayectos anuales sobre la red de IBERIA, nacional e internacional, en los términos que más adelante se reseñan. Los reunidos, reconociendo que este régimen constituye una mejora sobre las atenciones sociales existentes el 1 de mayo de 1975, agradecen a la Dirección de AVIACO tal concesión.

Segundo.—Dado que el acuerdo sobre billetes firmado entre IBERIA y AVIACO, vigente desde 1 de julio, reduce las concesiones de billetes que en la red internacional de IBERIA disfrutaba el personal de vuelo de AVIACO el 1 de mayo de 1975, han creído conveniente y han elevado a la Dirección de AVIACO la propuesta de que accediera a absorber tales diferencias durante el tiempo de vigencia del actual Convenio entre la Empresa y su personal de vuelo.

Tercero.—La Dirección de AVIACO, a la vista de la propuesta anterior y en el deseo de que no existan diferencias en esta materia entre el personal de vuelo y tierra, aspecto que de llevarse a efecto pondría de manifiesto la voluntad conciliadora de ambas partes, ha accedido a absorber, durante la vigencia del actual Convenio, el importe del 10 por 100 y del 50 por 100 en los trayectos internacionales en la red de IBERIA, relativos a los billetes GRAT/II y GRAT/I (tercer año), en los términos que el personal de vuelo de AVIACO los venía disfrutando al 1 de mayo de 1975.

Cuarto.—Para la obtención de los cupos reseñados en el punto primero, acuerdan los reunidos los siguientes procedimientos:

A) Cupo de billetes de AVIACO:

Se remitirán como hasta ahora los impresos de solicitud de billetes haciendo constar que son para la «red de AVIACO» a la Subdirección de Personal, que extenderá la oportuna autorización «válida sólo red AVIACO», canjeable por los billetes en cualquiera de las oficinas de ventas de AVIACO o IBERIA.

B) Cupo de billetes de IBERIA:

Se remitirán los impresos de solicitud de billetes haciendo constar que son para la «red de IBERIA» a la Subdirección de Personal, que verificará que cumplen los requisitos de tiempo en plantilla y resto de condiciones establecidas.

El interesado recibirá, una vez comprobados los requisitos y anotados los trayectos por la Subdirección de Personal, un impreso de autorización «válida sólo red IBERIA», que podrá ser canjeado por los correspondientes billetes en la oficina de billetes Free de IBERIA (edificio Bellas Artes, calle Alcalá, 42).

En todos estos billetes GRAT/II, GRAT/I (tercer año), emitidos por IBERIA, que se podrán utilizar durante todo el año, a excepción de los meses de julio-agosto, los impuestos y/o seguro, así como las tasas de salida de aeropuertos, serán a cargo de los interesados, absorbiendo AVIACO el importe a que hubiera lugar en los trayectos internacionales, a través de la mecánica de facturaciones convenida entre ambas Empresas.

C) Limitaciones:

c.1) Para la concesión de billetes GRAT/I (tercer año), será condición obligada el que no se haya utilizado billete tarifa gratuita del cupo anual, durante dos años consecutivos, tanto en líneas de AVIACO como en las de IBERIA. A efectos de acumulación del tiempo requerido para el GRAT/I se consideran válidos, a todos los efectos, la totalidad del tiempo transcurrido desde la obtención del último billete.

c.2) En los billetes GRAT/I (tercer año y viaje nupcial), solamente podrán solicitarse cuatro trayectos en total, en cualquiera de las dos Compañías, que podrán contener parcialmente trayectos de la otra, no pudiendo rebasarse el límite máximo establecido.

c.3) El ámbito de aplicación de la absorción por AVIACO de los importes fijados por IBERIA para los billetes internacionales que se cita en el punto tercero, queda limitado exclusivamente al titular, cónyuge e hijos menores de veintinueve años, que convivan y dependan económicamente de aquél.

c.4) Los hijos solteros menores de veintiséis años, así como cualquier otro familiar de primer grado, que dependan y convivan con el titular, podrán beneficiarse del cupo anual de cuatro trayectos de AVIACO y de otros cuatro en IBERIA, limitados estos últimos a la red nacional de dicha Compañía.

c.5) Los billetes GRAT/I (viaje nupcial) dan derecho a cuatro trayectos, utilizables en cualquier época del año, siendo su validez de cuarenta días y excluyen los vuelos de líneas transatlánticas.

c.6) Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres o hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia, se concede billete GRAT/I hasta el aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento, de ida y vuelta. En caso de personal casado, se conceda también otro billete al cónyuge.

c.7) Los billetes con el 90 por 100 de descuento sin derecho a reserva de plaza siguen en las condiciones vigentes hasta ahora. Los billetes con el 50 por 100 de descuento con derecho a reserva para la red de IBERIA, con las limitaciones establecidas en el Convenio bilateral suscrito entre IBERIA y AVIACO requieren la previa solicitud a la Subdirección de Personal de AVIACO. Para toda la red de AVIACO no será preciso este trámite, procediéndose a la extensión de los billetes con la sola presentación de la «tarjeta rosa» en cualquier oficina de AVIACO-IBERIA.

c.8) El personal jubilado disfrutará de los mismos derechos del personal en activo. Los pensionistas se rigen por las mismas normas, a excepción de los hijos que tienen derecho únicamente hasta los veintidós años.

Quinto.—Los reunidos acuerdan que la Dirección de Asuntos Sociales elabore y haga públicas, a la mayor brevedad, unas normas globales que desarrollen y aclaren al personal de vuelo la nueva normativa de billetes.

Entre tanto deciden hacer públicos los acuerdos aquí reseñados para su entrada en vigor inmediata.

Para que conste todo ello se suscribe el presente documento en el lugar y fecha expresados.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Por ser en su conjunto más beneficiosas para el trabajador las condiciones acordadas en el presente Convenio, serán éstas totalmente aplicables en las materias que en el mismo se regulan, quedando, por tanto, sin efecto cualesquiera normas anteriores reglamentarias o convencionales que se opongan a ellas.

Segunda.—No repercusión en precios: Por ser AVIACO una Empresa concesionaria de servicios públicos, sus tarifas están sometidas a aprobación gubernativa, por lo que no es de aplicación al presente Convenio la cláusula sobre no repercusión en precios a que se refiere la Orden ministerial de 24 de enero de 1959.

16708

CORRECCION de errores de la Resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo Sindical, de ámbito interprovincial, de la Empresa «Industrias Lácteas de Tenerife, S. A.» (ILTESA).

Advertido error en el texto remitido para su inserción de la citada Resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 118, de fecha 18 de mayo de 1977, páginas 10934 a 10936, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En el artículo 17, tercer párrafo, donde dice: «... incentivo durante la vigencia de este Convenio de 8,175 pesetas por unidad vendida», debe decir: «... incentivo durante la vigencia de este Convenio de 0,175 pesetas por unidad vendida».

16709

CORRECCION de erratas de la Resolución de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de «Iberia, Líneas Aéreas de España», y su personal de Tierra.

Padecidos errores en la inserción del Convenio Colectivo Sindical Interprovincial anexo a la mencionada Resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 127, de fecha 28 de mayo de 1977, páginas 11842 a 11855, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones.

En el artículo 14, línea tercera, donde dice: «... a la de representantes sindicales en el Consejo, o personal...», debe decir: «... a la de representantes sindicales en el Consejo. La designación podrá recaer, indistintamente, en miembros del Consejo o personal...».

En el artículo 125, cuarto párrafo (parte variable), segunda línea, donde dice: «... que es la percepción extrasalarial y adicional a la señalada...», debe decir: «... que es una percepción extrasalarial y adicional a la señalada...».

MINISTERIO DE INDUSTRIA

16710

REAL DECRETO 1813/1977, de 10 de junio, sobre expropiación forzosa de bienes afectados por la ampliación de la industria siderúrgica no integral de que es titular la Sociedad «Nervacero, Sociedad Anónima».

Con fecha treinta de julio de mil novecientos setenta y cinco la Sociedad «Nervacero, S. A.», celebró con la Administración un Acta de Concerto en virtud de la cual se comprometía a des-

arrollar un proyecto de ampliación y modernización de su industria siderúrgica integral. Como contrapartida la Administración otorgaba a la mencionada Empresa una serie de beneficios, entre los que figura el de expropiación forzosa de los terrenos necesarios para las instalaciones, de conformidad con lo previsto en la Ley ciento cincuenta y dos/mil novecientos sesenta y tres, de dos de diciembre, sobre industrias de interés preferente.

En base a estos argumentos jurídicos «Nervacero, S. A.» ha solicitado la expropiación forzosa y urgente ocupación de los terrenos necesarios para llevar a efecto las instalaciones concertadas. Abierto el período de información pública, con los correspondientes anuncios aparecidos en el «Boletín Oficial del Estado», de veintinueve de julio de mil novecientos setenta y seis y «Boletín Oficial» de la provincia del mismo día, en el diario «La Gaceta del Norte», correspondiente al día once de junio de mil novecientos setenta y seis, así como mediante edictos publicados en los Ayuntamientos de Portugalete y San Salvador del Valle, se formularon alegaciones en número de dieciséis, alegaciones que no obstan a la declaración que se interesa, si bien deberán ser tenidas en cuenta en el momento procedimental oportuno.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día diez de junio de mil novecientos setenta y siete,

DISPONGO:

Artículo primero.—De conformidad con lo dispuesto en la Ley ciento cincuenta y dos/mil novecientos sesenta y tres, de dos de diciembre y en cumplimiento del Acta de Concerto celebrada en treinta de julio de mil novecientos setenta y cinco, se reconoce la utilidad pública concreta de la ampliación de la industria siderúrgica que la Sociedad «Nervacero, Sociedad Anónima», ha de llevar a efecto en los términos de Portugalete y San Salvador del Valle, de Vizcaya, que declara la urgente ocupación de los bienes y derechos afectados por dicha ampliación, con los efectos previstos en el artículo cincuenta y dos de la vigente Ley de Expropiación Forzosa.

Artículo segundo.—Los bienes a que se refiere el artículo anterior son los que aparecen descritos en la relación que consta en el expediente y que fueron objeto de publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del veintinueve de julio de mil novecientos setenta y seis.

Artículo tercero.—Las obras de las instalaciones que motivan la expropiación cuya utilidad pública se declara, habrán de ser iniciadas en el plazo máximo de seis meses, a partir de la fecha de publicación del presente Real Decreto y deberán estar finalizadas el treinta y uno de diciembre de mil novecientos ochenta.

Artículo cuarto.—El ejercicio de los derechos dimanantes del artículo primero del presente Real Decreto se entiende condicionado a la justificación del cumplimiento, ante las Entidades y Organismos competentes de la normativa urbanística vigente para los terrenos señalados en el artículo segundo del mismo y sin perjuicio, en todo caso, del puntual y exacto cumplimiento de las obligaciones a que se refiere el artículo tercero de esta misma Resolución.

Dado en Madrid a diez de junio de mil novecientos setenta y siete.

JUAN CARLOS

El Ministro de Industria,
CARLOS PEREZ DE BRICIO OLARIAGA

16711

REAL DECRETO 1814/1977, de 10 de junio, por el que se otorgan los beneficios de expropiación forzosa y urgente ocupación de bienes y derechos, al objeto de imponer la servidumbre de paso para construir una línea de transporte de energía eléctrica a 380 KV., entre el apoyo número 186 (hoy 184) de la línea «Trives-Ponferrada» y la subestación de «La Lomba» (León), por la Empresa «Hidroeléctrica Ibérica Iberduero, S. A.».

La Empresa «Hidroeléctrica Ibérica Iberduero, S. A.», ha solicitado del Ministerio de Industria la concesión de los beneficios de expropiación forzosa, e imposición de la servidumbre de paso, y la declaración de urgente ocupación en base a lo dispuesto en el artículo treinta y uno del Reglamento aprobado por Decreto dos mil seiscientos diecinueve/mil novecientos sesenta y seis, de veinte de octubre, que desarrolla la Ley diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, de expropiación forzosa y sanciones en materia de instalaciones eléctricas, con la finalidad de construir una línea de transporte de energía eléctrica a trescientos ochenta KV entre el apoyo número ciento ochenta y seis (hoy ciento ochenta y cuatro) de la línea «Trives-Ponferrada», y la subestación transformadora de «La Lomba» (León). Esta línea fue autorizada a la Empresa «Saltos del Sil, S. A.» actualmente fusionada por absorción con «Hidroeléctrica Ibérica Iberduero, S. A.» la que ha quedado