

29145 *ORDEN de 26 de julio de 1978 por la que se autoriza la impartición de las enseñanzas del Curso de Orientación Universitaria en varios Centros no estatales de B. U. P. de la provincia de Barcelona.*

Ilmo. Sr.: Examinados los expedientes tramitados a través de la Delegación Provincial a instancia de los Directores de los Centros que se indican, en los que solicitan autorización para impartir las enseñanzas del Curso de Orientación Universitaria.

Teniendo en cuenta que los citados Centros han sido clasificados con carácter provisional en la categoría académica de homologados para las enseñanzas del Bachillerato Unificado y Polivalente,

Este Ministerio vistos los informes favorables de la Inspección de Enseñanza Media del Distrito Universitario correspondiente y del Rectorado de la Universidad respectiva, y de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Educación de 4 de agosto de 1970 y las Ordenes ministeriales de 13 de julio de 1971 («Boletín Oficial del Estado» del 20), de 22 de marzo de 1975 («Boletín Oficial del Estado» de 18 de abril) y de 24 de mayo de 1978 («Boletín Oficial del Estado» del 31), ha resuelto autorizar la impartición de las enseñanzas del Curso de Orientación Universitaria a los Centros que se indican a continuación:

Provincia de Barcelona

Municipio: Barcelona.

Localidad: Barcelona.

Denominación: «Sagrados Corazones».

Domicilio: Avenida Vallvidrera, 10.

Clasificación provisional actual: Homologado por Orden ministerial de 3 de julio de 1975.

Número de puestos escolares para C. O. U.: 4. En régimen mixto.

Municipio: Viladecáns.

Localidad: Viladecáns.

Denominación: «Modolell».

Domicilio: Calle Hermanos Grabelistas, sin número.

Clasificación provisional actual: Homologado por Orden ministerial de 9 de julio de 1975.

Número de puestos escolares para C. O. U.: 40.

Esta autorización está condicionada a que los Centros indicados obtengan la clasificación definitiva de homologados según lo dispuesto en la Orden de 8 de mayo de 1978 («Boletín Oficial del Estado» del 15).

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 26 de julio de 1978.—P. D., el Subsecretario, Antonio Fernández-Galiano Fernández.

Ilmo. Sr. Director general de Enseñanzas Medias.

29146 *ORDEN de 25 de octubre de 1978 por la que se establecen incompatibilidades de asignaturas en la Licenciatura de Ciencias (Sección de Biológicas) de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Sevilla.*

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta formulada por el Magnífico y excelentísimo señor Rector de la Universidad de Sevilla, en la que solicita se establezcan las siguientes incompatibilidades de asignaturas, en la Licenciatura de Ciencias (Sección de Biológicas) de la Facultad de Ciencias de dicha Universidad, y de conformidad con el dictamen emitido por la Junta Nacional de Universidades,

Este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—La asignatura de «Bioquímica» de segundo curso no podrá cursarse sin haber aprobado previamente la «Química para Biólogos», de primero.

La asignatura de «Bioestadística» de segundo curso no podrá cursarse sin haber aprobado previamente la asignatura de «Matemáticas (Álgebra y Análisis)», de primero.

En ningún caso podrá estar matriculado un alumno en asignaturas correspondientes a más de dos cursos consecutivos.

Segundo.—Las mencionadas incompatibilidades entrarán en vigor a partir del presente curso académico 1978-79.

Lo digo a V. I. a los efectos consiguientes.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 25 de octubre de 1978.—P. D., el Subsecretario, Antonio Fernández-Galiano Fernández.

Ilmo. Sr. Director general de Universidades.

29147 *ORDEN de 26 de octubre de 1978 por la que se autoriza la creación del Instituto Universitario de «Ingeniería Ambiental», en la Universidad Politécnica de Madrid.*

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta formulada por el Rectorado de la Universidad Politécnica de Madrid, de creación de un Ins-

tituto Universitario de «Ingeniería Ambiental», teniendo en cuenta que el expediente ha sido informado favorablemente por la Junta de Gobierno de la Universidad y por la Comisión Permanente de la Junta Nacional de Universidades; visto lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley General de Educación, Este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Autorizar la creación del Instituto Universitario de «Ingeniería Ambiental», en la Universidad Politécnica de Madrid.

Segundo.—Autorizar a la Dirección General de Universidades para dictar cuantas resoluciones sean precisas para el desarrollo de la presente Orden.

Lo que comunico a V. I.

Dios guarde a V. I.

Madrid, 26 de octubre de 1978.—P. D., el Subsecretario, Antonio Fernández-Galiano Fernández.

Ilmo. Sr. Director general de Universidades.

29148 *ORDEN de 26 de octubre de 1978 por la que se autoriza la creación del Instituto Universitario de «Creatividad e Innovaciones Educativas», en la Universidad de Valencia.*

Ilmo. Sr.: Vista la propuesta formulada por el Rectorado de la Universidad de Valencia, de creación de un Instituto Universitario de «Creatividad e Innovaciones Educativas», teniendo en cuenta que el expediente ha sido informado favorablemente por la Junta de Gobierno de la Universidad y por la Comisión Permanente de la Junta Nacional de Universidades; visto lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley General de Educación, Este Ministerio ha dispuesto:

Primero.—Autorizar la creación del Instituto Universitario de «Creatividad e Innovaciones Educativas», en la Universidad de Valencia.

Segundo.—Autorizar a la Dirección General de Universidades para dictar cuantas resoluciones sean precisas para el desarrollo de la presente Orden.

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 26 de octubre de 1978.—P. D., el Subsecretario, Antonio Fernández-Galiano Fernández.

Ilmo. Sr. Director general de Universidades.

MINISTERIO DE TRABAJO

29149 *RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo interprovincial de la Empresa «Spantax» y su personal técnico de vuelo.*

Visto el I Convenio Colectivo interprovincial de la Empresa «Spantax, S. A.», y su personal técnico de vuelo, vigente hasta el 1 de diciembre de 1979;

Resultando que con fecha 21 de febrero del año en curso tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al I Convenio Colectivo interprovincial para la Empresa «Spantax, S. A.», y su personal técnico de vuelo, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio, que afecta a 148 trabajadores, fue firmado el 20 de febrero de 1978 por las partes negociadoras;

Resultando que por tratarse de una Empresa de más de 500 trabajadores, en cumplimiento de lo previsto en el Real Decreto 3287/1977, de 19 de diciembre, fue sometido el presente Convenio a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la cual prestó su conformidad a la homologación del mismo, con la advertencia que cualquier cambio de las condiciones salariales y laborales previstas en el texto del Convenio para el año 1979 quedarán supeditadas a las normas que para dicho año fije la Administración;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo 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 38/1973, de 19 de diciembre, y artículo 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando que las partes ostentaron, tanto durante la fase de negociación como de la de suscripción del Convenio Colectivo, capacidad representativa legal suficiente, habiéndose reconocido así mutuamente;

Considerando que el presente Convenio Colectivo se adapta a los criterios salariales de referencia del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y empleo, tanto por lo que respecta al incremento de la masa salarial bruta para 1978 comparada con la de 1977 como al reparto li-

neal efectuado entre todos los trabajadores y al incremento de las obligaciones que comporta en cuanto a la Seguridad Social;

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

1.º Homologar el I Convenio Colectivo interprovincial para la Empresa «Spantax, S. A.», y su personal técnico de vuelo, haciéndose la advertencia de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el artículo quinto, dos, en relación con el sexto y en el séptimo del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

2.º Que cualquier cambio de las condiciones salariales y laborales previstas en el texto del Convenio para el año 1979 quedarán supeditadas a las normas que para dicho año fije la Administración.

3.º Notificar esta resolución a los representantes social y empresarial de la Comisión Deliberante, haciéndoles saber que, de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de 11 de diciembre de 1973, por tratarse de resolución homologatoria, no cabe recurso alguno contra la misma en vía administrativa.

4.º Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y su inscripción en el Registro correspondiente.

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 3 de noviembre de 1978.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo interprovincial de la Compañía «Spantax, S. A.», y su personal técnico de vuelo.

PRIMER CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL DEL PERSONAL TECNICO DE VUELO DE LA COMPAÑIA «SPANTAX, S. A.»

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 técnico de vuelo de plantilla de «Spantax, S. A.», con contrato por tiempo indefinido, encuadrados en los grupos de Pilotos y Oficiales Técnicos 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 se regirá por lo expresamente regulado en el artículo 37 y en el anexo 2 del presente Convenio.

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 Ordenanzas 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 tipo en tierra.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y tendrá vigencia hasta el día 1 de diciembre de 1979. Será prorrogable por la tácita por períodos de doce meses si, con una antelación mínima de tres meses a su vencimiento, no se ha pedido oficialmente su revisión por cualquiera de las partes.

Con fecha 1 de enero de cada año y durante la vigencia del presente Convenio, se revisarán las cuantías de los conceptos comprendidos en el artículo 100 del capítulo 8, en función de las alteraciones que durante el año anterior haya sufrido el índice del coste de vida para el conjunto nacional, o el índice que le sustituya en su caso, elaborado por el INE u Organismo al que en futuro atribuya el Gobierno esta función. Dichas cantidades se regularizarán en el plazo máximo de un mes, a partir de la fecha de la publicación del incremento del coste de la vida.

Los incrementos salariales a que los tripulantes técnicos tengan derecho por la aplicación de este artículo quedarán, en todo caso, sujetos a las normas o limitaciones dictadas por el Gobierno.

Art. 4.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 considerar 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 condiciones recíprocas que las partes hubieran hecho.

Art. 5.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. 6.º *Comisión Paritaria.*—Con el fin de agilizar la aplicación y efectividad del Convenio, y en su caso, preparar los estudios necesarios antes de elevarse a la Autoridad Laboral, funcionará, en el seno de la Compañía, una Comisión Paritaria compuesta por igual número de representantes de la Compañía y de los tripulantes, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los tripulantes técnicos estará integrada por un Primer Piloto en funciones de Comandante, un Piloto en funciones de Copiloto y un Mecánico de Vuelo, todos ellos nombrados en Asamblea General de los tripulantes técnicos.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

Esta Comisión Paritaria ejercerá sus funciones durante la vigencia del presente Convenio.

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, Compañía o tripulantes técnicos, puedan ser elevadas para su consideración por el Órgano competente, y aplicación, en su caso, o tenidas en cuenta para el momento de futuros Convenios Colectivos.

d) La Comisión no podrá modificar, suspender ni derogar artículos del Convenio. En caso de llegar a un acuerdo, la Comisión Paritaria para este propósito se requerirá autorización expresamente concedida por la Asamblea General de tripulantes técnicos convocada públicamente con antelación mínima de veinte días, y la cual quedará constituida válidamente, siempre y cuando asistan a la misma, física o representados, un mínimo de los 2/3 de los tripulantes técnicos.

e) En caso de no llegar a un acuerdo en materias de su competencia, la representación de la Compañía y la de los tripulantes técnicos se elevará lo actuado a la Autoridad Laboral, quien decidirá.

f) Corresponde a la Comisión denunciar o prorrogar por la tácita, el Convenio al término de su vigencia.

g) La Comisión podrá acordar la formación de grupos de trabajo para temas específicos, tales como estudios sociales a título informativo, etc.

La Comisión se reunirá, normalmente, una vez al mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que lo solicite una de las partes.

Art. 7.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 modificar la composición de las tripulaciones técnicas, la Compañía, con respecto 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, sin perjuicio de que el interesado pueda optar por un trabajo en tierra o, si procede, por la jubilación anticipada, de mutuo acuerdo.

Asimismo, la Compañía garantizará los emolumentos alcanzados en sus niveles, de los tripulantes que no pudieran superar las pruebas exigidas para su transformación.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 8.º *Dedicación y títulos.*—Los tripulantes técnicos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía y 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 curso que establezca, así como los controles e inspecciones que aquélla determine.

La Compañía se compromete a facilitar a los tripulantes técnicos los medios necesarios para mantener actualizados los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones. Los gastos que se originen por estos trámites serán por cuenta de la Compañía.

El tripulante técnico que aproveche las facilidades dadas por la Compañía y cumpla en los momentos que se le señalen las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que, en la renovación de los títulos o licencias, puedan darse.

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

Art. 9.º *Otras ocupaciones.*—Los tripulantes técnicos no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aérea retribuida, sin expresa autorización de la Empresa.

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

Art. 10. *Servicios a terceros.*—Los tripulantes técnicos 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 Compañía y los representantes de los tripulantes técnicos, previa autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil, y siempre que se presen tales servicios por toda la tripulación técnica.

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. 11. *Leyislación vigente y Reglamentos Internos.*—Para que las operaciones de vuelos de «Spantax, S. A.», se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarias, los tripulantes técnicos y la Compañía se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas legales vigentes, ello sin perjuicio de acatar las normas aplicables en cada caso a otros Reglamentos de trabajo.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabiliza y corre con los gastos de facilitar al tripulante los manuales vigentes de rutas y Manual de Operación, 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.

CAPITULO III

SECCION 1.ª DEFINICIONES

Art. 12. *Alcance de las definiciones.*—A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional, se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñen.

Art. 13. *Tripulante técnico.*—Persona en posesión de título, licencia, calificación o calificaciones que permitan asignarle obligaciones esenciales para la operación de la aeronave.

Art. 14. *Tripulación.*—Conjunto de tripulantes nombrado por «Spantax, S. A.», para la realización de un servicio de 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. 15. *Piloto.*—Tripulante técnico en posesión de título y licencia que le acredite como tal y que, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá efectuar las funciones de pilotaje de «Spantax, S. A.», le asigne.

Art. 16. *Primer Piloto.*—Piloto en posesión de título correspondiente y encuadrado en el grupo laboral y especialidad adecuados a quien «Spantax, S. A.», ha calificado de apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 34 (designación del Comandante).

Art. 17. *Segundo Piloto.*—Piloto a quien «Spantax, S. A.», ha calificado como apto para auxiliar al Comandante en las funciones de pilotaje y sustituirle en caso de ausencia o incapacidad.

Art. 18. *Mecánico de Vuelo.*—Es el Oficial técnico que se halla en posesión del título y licencia que le acreditan como tal. Deberá desempeñar sus funciones específicas con arreglo a las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica.

SECCION 2.ª FUNCIONES

Art. 19. *Comandante.*—Piloto en posesión de calificación o calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa libre y expresamente, con arreglo al artículo 34, «Spantax, S. A.», para ejercer el mando.

Art. 20. *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. 21. *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 técnicas propias de su especialidad y distintas a las de pilotaje.

CAPITULO IV

Clasificación y escalafón

Art. 22. *Escalafón administrativo.*—La Compañía confeccionará el 31 de diciembre de cada año un escalafón administrativo para tripulantes técnico en plantilla, ordenados por su fecha de ingreso de «Spantax, S. A.», a efectos de beneficios de carácter social y del cobro del complemento personal de antigüedad, a que se refiere el artículo 102 del capítulo 8 del presente Convenio.

Deberán figurar en este escalafón, referidos a todos y cada uno de los tripulantes, los siguientes datos:

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.

Fecha de ingreso en la Compañía.

Fecha de nacimiento.

En caso de igualdad de antigüedad en la Compañía, se colocará en primer lugar el tripulante de mayor edad.

Art. 23. *Escalafón técnico.*—La Compañía confeccionará anualmente los escalafones técnicos de los tripulantes, ordenando a éstos por grupos y especialidades. El orden de cada tripulante en el escalafón vendrá determinado por la fecha de alta en la respectiva especialidad, dentro del grupo de que se trate.

En caso de igualdad, se colocará en primer lugar al que tenga mayor antigüedad en la Compañía, 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 tripulantes los siguientes datos:

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Compañía.
- Fecha de nombramiento en su especialidad.

A efectos de publicación de los escalafones, la Compañía se atenderá a lo establecido en el artículo 30.5 de la Ordenanza Laboral.

Art. 24. *Antigüedad técnica.*—Para Primeros Pilotos se considerará antigüedad técnica la computada desde la fecha en que se publicaron las notas de su aptitud teórica en las pruebas correspondientes a la promoción por cambio de especialidad, en caso de superar tanto las pruebas teóricas como las prácticas.

Para Segundos Pilotos y Oficiales Técnicos, se considera antigüedad técnica la computada desde la fecha de su primera calificación. El cómputo de las antigüedades técnicas que se regulan en este artículo entrará en vigor con la fecha de la publicación del presente Convenio.

Art. 25. *Clasificación.*—Los tripulantes técnicos se clasifican a estos efectos en los grupos y especialidades siguientes:

- Grupo de Pilotos (especialidad de Primeros y Segundos).
- Grupo de Oficiales Técnicos.

Art. 26. *Niveles económicos.*—A efectos puramente económicos se establecen los siguientes niveles, por grupos y especialidades, que un tripulante pueda alcanzar, de acuerdo con las normas de promoción y que regula sus emolumentos con independencia de su puesto de trabajo:

A. Primeros Pilotos	B. Segundos Pilotos	C. Oficiales Técnicos
Nivel 1	Nivel 1	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5	Nivel 5
Nivel 6	Nivel 6	Nivel 6
Nivel 7	Nivel 7	Nivel 7

CAPITULO V

Ingreso, promoción y progresión

Art. 27. *Ingreso.*—La admisión del tripulante técnico en la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos 28 y 29. Los ingresos se considerarán siempre hechos a título de prueba, fijándose como tal de seis meses para todos los tripulantes técnicos.

Una vez finalizado el periodo de prueba satisfactoriamente, el tripulante quedará contratado como fijo en plantilla, a no ser que con anterioridad haya rescindido su contrato cualquiera de las dos partes.

El tripulante, a su ingreso como personal técnico de vuelo, comenzará en su grupo por la inferior de las especialidades y ocupará el último lugar en el escalafón técnico correspondiente, sin perjuicio de que la Compañía le reconozca un nivel económico determinado.

En el caso de que la Compañía no le reconozca expresamente un nivel económico determinado, comenzará por el séptimo nivel con la misma fecha que se señala en el artículo 24 del presente Convenio para su entrada en el escalafón técnico correspondiente.

El tripulante que cese definitivamente en la Compañía y posteriormente reingrese de nuevo en la misma sólo tendrá derecho a que se compute antigüedad administrativa y técnica desde la fecha de nuevo ingreso, perdiendo todos los derechos anteriormente adquiridos, sin perjuicio de que la Compañía le reconozca un nivel económico determinado.

Art. 28. *Condiciones y pruebas de ingreso.*—Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Técnicos para ingresar en la plantilla de «Spantax, S. A.», serán fijadas por la Dirección de Vuelo, que establecerá en cada momento las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar junto a las restantes normas a cumplir.

Art. 29. *Preferencia para el ingreso.*—En igualdad de condiciones, tendrá preferencia para el ingreso, además de las establecidas con carácter general por la legislación vigente:

a) Quienes desempeñan o hayan desempeñado funciones en la Compañía, sin haber sido sancionado con dos faltas graves o una muy grave.

b) Los hijos, viudos y hermanos de trabajadores de la Compañía (por el orden que se establece) estén éstos en activo, fallecidos, jubilados o pensionistas.

Art. 30. *Promoción.*—La promoción del tripulante técnico de vuelo podrá darse por el cambio del grupo laboral, por el cambio de especialidad únicamente entre pilotos y, a efectos puramente económicos para ambos grupos, por el cambio de nivel dentro de la propia especialidad.

Art. 31. *Promoción por cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

A) Los Primeros Pilotos y Oficiales Técnicos de vuelo, por permanecer dos años en cada nivel hasta el 4.º inclusive, tres años en el nivel 3.º y cinco en los niveles 2.º y 1.º

Los Segundos Pilotos por permanecer dos años en cada nivel, hasta el 4.º inclusive, tres años en el nivel 3.º y cinco en el nivel 2.º

B) Haber efectuado dentro de su grupo un número de horas de vuelo al año no inferior al 60 por 100 de la media anual de horas de vuelo efectuadas por la flota o flotas en que ha prestado sus servicios. En caso contrario, se entenderá cumplido este requisito, en la fecha con la que el tripulante complete el número de horas que le faltan.

C) Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dichos periodos, tanto los establecidos para la calificación tipo de avión o ruta, como las pruebas o inspecciones de comprobación periódica de aptitudes requeridas.

Para la promoción automática al nivel inmediatamente superior no existirá período de prueba.

Cuando un tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados A y B, no cumpla lo exigido en el apartado C, le quedará diferida la promoción por cambio de nivel de la siguiente forma:

1.º En caso de no superar satisfactoriamente un curso de calificación de avión, permanecerá en su nivel un tiempo adicional de un año para el tripulante que esté en el nivel 7.º, rebajándose un mes por cada nivel superado. A no ser que, antes de transcurrir este plazo, apruebe el curso que realizó insatisfactoriamente.

2.º En caso de no superar satisfactoriamente una inspección o prueba de aptitud, permanecerá en su nivel un tiempo adicional igual al que medie entre la fecha en que no superó la prueba y la fecha en que, en una nueva oportunidad, apruebe dicha prueba. Se le someterá a esta nueva prueba en un plazo máximo de tres meses. De no repetirse por causas imputables a la Compañía, se entenderá superada la prueba al solo efecto de cambio de nivel con la fecha del último día en que la Compañía debía haber efectuado dicha prueba.

Art. 32. *Promoción por cambio de especialidad.*—Alcanzado el nivel 5.º de su especialidad, todos los Segundos Pilotos tendrán derecho a efectuar unas pruebas, establecidas por la Compañía, todos los años, para promocionar, en caso de superar el mínimo requerido, a la especialidad superior, pasando al escalafón de los Primeros Pilotos en el último lugar.

En casos especiales, la Compañía podrá convocar a examen a Segundos Pilotos que no hayan alcanzado el 5.º nivel. La participación en estas pruebas no es obligatoria, pudiendo, en su caso, los Segundos Pilotos renunciar a ellas. El tripulante promocionado pasará al nivel 7.º de Primer Piloto, con la fecha en que comienza en el escalafón técnico correspondiente según el artículo 24 de este Convenio, sin perder los derechos económicos que le son propios en la escala de niveles de Segundos Pilotos y percibiendo sus haberes de acuerdo con aquélla que más le beneficie.

Si el Segundo Piloto no logra la promoción a la especialidad superior, continuará su promoción normal en la propia, no considerándose la referida prueba a los efectos del apartado c) del artículo 31 podrá intentar su promoción a la especialidad superior al siguiente año.

Art. 33. *Periodo de prueba.*—Los Pilotos promocionados de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior quedarán sometidos a un periodo de prueba de seis meses en la nueva especialidad. De no superar tal periodo de prueba, el Piloto volverá a la especialidad y nivel de procedencia, donde ascenderá normalmente y su no aptitud carecerá de consecuencias a los efectos del apartado C del artículo 31 de este Convenio.

Durante el periodo de prueba el Tripulante percibirá los haberes que correspondan por el trabajo que realiza en la categoría superior. Esta diferencia, en su caso, se consolidará al superar el periodo de prueba, dejando de percibirse en caso contrario.

Art. 34. *Designación de Comandante.*—Se hará por libre designación de la Empresa entre aquellos Primeros Pilotos que lo tuvieran solicitado por ser un cargo de confianza de la misma.

Art. 35. *Progresión.*—La progresión, que entraña el paso de un avión a otro dentro de cada especialidad o grupo labo-

ral, 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 periodo convenido.

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. Si un tripulante renuncia voluntariamente y por escrito 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 renuncia.

Es condición para que la progresión se produzca el que los Tripulantes Técnicos puedan permanecer en la nueva flota un mínimo de cuatro años, antes de pasar a la situación de retiro forzoso. En los casos de retiro voluntario, el Tripulante se comprometerá a una permanencia mínima de tres años.

Art. 36. *Promoción por cambio de grupo.*—El pase de un Tripulante Técnico de un grupo a otro se producirá por designación de la Compañía entre aquellos que, reuniendo los requisitos necesarios, lo tuvieran solicitado de aquélla. En condiciones similares tendrá siempre preferencia el aspirante que tenga la condición de Tripulante Técnico en la Compañía frente a cualquier otro.

Todo Tripulante Técnico a su ingreso en el otro grupo ocupará el último puesto en el escalafón técnico de la especialidad inferior, respetándose en todo caso su puesto en el escalafón administrativo para Tripulantes Técnicos, a efectos de beneficios de carácter social y del cobro del premio de antigüedad a que se refiere el artículo 102 del capítulo 8 del presente Convenio.

Los Tripulantes así promocionados quedarán sometidos a un periodo de prueba de seis meses en su nuevo grupo. De no superar el periodo de prueba, volverá al grupo y especialidad de procedencia, conservando en éstos todos sus derechos. En cuanto a retribuciones en el periodo de prueba, se estará a lo dispuesto en el último párrafo del artículo 33 de este Convenio.

Art. 37. En atención a su especial preparación profesional y al elevado nivel técnico adquirido con la superación de cursos y entrenamientos a lo largo de la vida aeronáutica del Tripulante Técnico y en interés de la Compañía por aprovechar la referida preparación, cuando un Tripulante Técnico con cinco años de antigüedad en el escalafón técnico pierda su capacidad para ejercer como tal, pasará a prestar sus servicios como personal de tierra en el grupo primero señalado por la Ordenanza Laboral, los Pilotos con el nivel económico correspondiente a titulado superior y los Mecánicos de Vuelo con el de titulado medio.

La Empresa seguirá cotizando la Mutualidad Laboral por los tripulantes técnicos a los que se refiere este artículo, quienes permanecerán en el escalafón administrativo a efectos sociales.

CAPITULO VI

SECCIÓN 1.ª PARTICIPACION DEL PERSONAL

Art. 38. *Normas generales.*—La Comisión Paritaria designará entre los representantes de los tripulantes al que en cada caso deba supervisar la evaluación de las pruebas o exámenes que afectan a la promoción de los tripulantes de su misma especialidad o grupos, pudiendo elevar las objeciones que estime oportunas a la Dirección de Vuelo. 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 el cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicio mensuales, así como en la elaboración de:

- Turno de vacaciones.
- Rotaciones en destacamentos, residencias, destinos.
- Participación en las comisiones encargadas de vigilar la concesión de beneficios sociales.
- 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. 39. *Programaciones.*—A efectos de programación, el personal colaborará a través de las Jefaturas de Flotas para la mejor resolución de los problemas operativos específicos de los mismos, que revisten interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones y con la utilización óptima de las tripulaciones.

Art. 40. *Participación en el Consejo de Administración.*—En cuanto a la participación del personal técnico de vuelo en el Consejo de Administración de la Sociedad, se estará a las disposiciones legales vigentes.

SECCIÓN 2.ª TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA

Art. 41. *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.
- Excedencia voluntaria.
- Reincorporación militar forzosa.
- Baja por enfermedad o accidente.
- En suspensión de actividad.

Art. 42. Tripulantes en activo.—Son los tripulantes que, superado el periodo de prueba, desempeñen 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 acuerdo con el artículo 59, capítulo VII, y los que transitoriamente, o aun simultáneamente, con su actividad de vuelo efectúan periodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentran en comisiones de servicio.

Art. 43. 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 por designación de la Compañía.

A estos efectos, se considerarán como tales 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 o representativo cubierto por elección, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo, de acuerdo con la legislación vigente.

Art. 44. 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.º Tres días naturales, ampliables a cinco, en caso de 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 cinco, en 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, bautizo o primera comunión 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 produjeron 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.º Diez días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

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

4.º Por el tiempo establecido para disfrutar de los derechos educativos generales y de la formación profesional en los supuestos y en la forma regulados por las disposiciones vigentes.

En todos los casos de concesión de licencias retribuidas, los tripulantes 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 treinta días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares, de acuerdo con las necesidades del servicio. Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

Art. 45. 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. Cuando el tiempo por el que se pide la excedencia sea inferior a cinco años, la excedencia será prorrogable hasta completar este plazo máximo, a petición del interesado. La petición de prórroga se formulará por escrito con una antelación mínima de quince días sobre la fecha en que inicialmente termine su excedencia.

El tiempo de duración de la excedencia no se computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía. Cuando haya varias peticiones de excedencia, tendrá preferencia la del tripulante que lo haya solicitado con anterioridad, y si las solicitudes son de la misma fecha, tendrá prioridad la del tripulante con más antigüedad en la Empresa.

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 existirá por parte de la Compañía obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada diez o fracción en la especialidad del solicitante y dentro de cada flota. El tripulante técnico de excedencia voluntaria no podrá prestar servicio en otra Empresa dedicada a transporte aéreo, salvo si lo autori-

zase expresamente aquella que lo concedió, produciendo el incumplimiento de ello el cese definitivo del excedente.

El tripulante en situación de excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de Vuelo, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que correspondan a un tripulante de nuevo ingreso, hasta la fecha de terminación del reentrenamiento. A partir de la cual percibirá las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que comenzó la excedencia. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación perderá 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.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca. A partir de la entrada en vigor de este Convenio, el tripulante que haya disfrutado una excedencia voluntaria no podrá solicitarla nuevamente hasta transcurridos cuatro años desde su incorporación.

El excedente voluntario que no solicitara el reingreso en los quince días siguientes a la terminación del plazo de la excedencia, causará baja definitiva en la Empresa.

Art. 46. Reincorporación militar forzosa.—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 como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y le será abonado el sueldo base y el complemento personal de antigüedad durante el primer año. Se excluye de los supuestos que contempla este artículo al que se refiere el apartado C del artículo 56 de la Ordenanza Laboral.

Art. 47. 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 art. 31, 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. 48. Suspensión de actividad.—Es la situación en la que puede encontrarse un tripulante cuando se vea sometido a proceso por la autoridad judicial mediante decisión o resolución que por su propia naturaleza conlleve limitaciones en la normal actividad laboral del interesado, bien entendido que tal situación de proceso no deberá tener su causa u origen en actos voluntarios del inculcado o procesado que estuvieren prohibidos o fueren contrarios a la ley.

En el supuesto de existir situación de suspensión de actividad y hasta que se dicte resolución o sentencia que haga cesar las limitaciones a su normal actividad laboral o las imponga por un periodo de tiempo o para siempre, le serán reconocidos al tripulante sus derechos, tanto de índole económica como social, considerándose a estos efectos como comprendido en el artículo 47 anterior y disposiciones correlativas del anexo II.

SECCION 3.ª INDEMNIZACION POR CESE POSTERIOR A UN CURSO

Art. 49. La Empresa podrá exigir a los tripulantes técnicos llamados a realizar los cursos para la calificación de tipo de un avión, la firma previa de un contrato por el que la Empresa se obliga a costear el curso correspondiente y el tripulante a indemnizar a la misma con la totalidad o parte del coste del curso en el caso de cesar voluntariamente sus servicios dentro de un plazo convenido y de acuerdo con lo previsto en los artículos posteriores a éste, que tratan sobre la misma materia.

Art. 50. La Empresa se obligará por este contrato a facilitar y costear al tripulante el curso teórico y práctico y todas las enseñanzas necesarias, los libros y manuales, así como los desplazamientos y estancias, tanto en territorio nacional como en el extranjero, para la obtención de la calificación tipo del avión de que se trate. No obstante, si el tripulante no supera las evaluaciones, exámenes o pruebas que se realicen en el curso, la Empresa dejará de estar obligada a seguir costeando el curso y el tripulante quedará libre de las obligaciones para él contenidas en el contrato. Correrá en todo caso a cargo de la Empresa los gastos del viaje de vuelta del tripulante a su base habitual.

Art. 51. El acuerdo deberá ser suscrito por las partes contratantes con una antelación mínima de diez días antes de que comience el curso. Dicho documento será conocido y firmado por la representación legítima del personal técnico de la Empresa en forma obligatoria, a los efectos de dar constancia fehaciente a la fecha de su firma. En el caso de que el tripulante se encontrara en el periodo de prueba correspondiente a su ingreso en la Empresa en el momento de la firma del contrato, se estará a lo previsto en el artículo 23, párrafo segundo, de la

Ordenanza Laboral, quedando condicionada su eficacia al cumplimiento del plazo de dicho período de prueba.

Art. 52. El plazo máximo por el que puede obligarse el tripulante a indemnizar a la Empresa por este contrato y en el caso de cesar voluntariamente sus servicios en la misma, será de dos años para los tripulantes técnicos que no cuenten con un año de antigüedad, reduciéndose este plazo máximo para los demás tripulantes, a razón de un mes por cada año de antigüedad. El plazo, que en ningún caso se entenderá interrumpido, comenzará a correr desde el primer día del curso.

A los efectos de este artículo, se considerará la antigüedad del tripulante por años vencidos en su grupo respectivo. Y se entenderá por cese voluntario, cuando el tripulante solicite la baja de la Compañía sin causa justificada, entendiéndose como tales las previstas en el artículo 78 de la Ley de Contrato de Trabajo o la norma que en su día la sustituya.

Art. 53. El importe del coste del curso para la calificación, tipo de cada avión, se fijará por la Empresa oída la Comisión Paritaria. Y, a menos que el tripulante ingrese en otra Compañía dedicada al transporte aéreo en el plazo de un año, la indemnización no podrá exceder a los haberes percibidos por el tripulante en los seis meses anteriores a la fecha de su baja en la Empresa.

Art. 54. Si el tripulante cesa voluntariamente en la Empresa dentro de los seis meses siguientes al día en que comenzó el curso, indemnizará a la Empresa con el importe total que se fijó para el mismo, respetando los límites máximos señalados en el artículo anterior.

A partir de los seis meses, se deducirá de la indemnización inicial la parte proporcional correspondiente al tiempo que el tripulante ha permanecido en la Empresa desde el día en que comenzó el curso. Para hacer este cálculo se dividirá la indemnización total que se pactó en el contrato entre el número de días del plazo que en el mismo figura. La cantidad así obtenida se multiplicará por el número de días naturales que el tripulante ha permanecido en la Empresa desde el primer día del curso hasta aquél en que cause baja. Y el producto así obtenido se deducirá de la cantidad pactada como coste total del curso, para así fijar la indemnización correspondiente a ese momento.

Art. 55. Si dentro del plazo de compromiso el tripulante es despedido y se dicta por la Magistratura de Trabajo competente sentencia por la que se declara el despido como justo, la Empresa podrá exigir la indemnización fijada en el contrato en las condiciones establecidas en el artículo anterior, si en la sentencia de la Magistratura se declara probado que el tripulante incurrió voluntariamente en causa de despido con objeto de burlar el cumplimiento del contrato que aquí se regula.

Art. 56. Si el tripulante cesa en la Empresa por causas distintas a las contempladas en los dos artículos anteriores no habrá lugar a indemnización alguna a favor de la Empresa por razón de este contrato.

Art. 57. La firma del contrato no librará al tripulante de la obligación de preaviso que se contiene en el artículo 32 de la Ordenanza Laboral vigente.

Art. 58. El contrato se firmará por triplicado a un solo efecto y uno de los ejemplares se entregará al tripulante con anterioridad al comienzo del curso.

CAPITULO VII

Régimen de trabajo y descanso

SECCION 1.ª DEFINICIONES

Art. 59. *Actividad laboral.*—Todo el tiempo en que un tripulante permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta pueda asignarle de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas.

Art. 60. *Servicio en tierra.*—Se consideran servicios en tierra los asignados y programados por la Compañía, no incluidos en los servicios de vuelo, como son:

Los períodos de instrucción de simulador y entrenamiento en tierra, los cursos teóricos, las conferencias de formación profesional y las actividades para la representación sindical o de la Compañía.

Art. 61. *Servicios de imaginaria.*—Período durante el cual el tripulante se encuentra a la inmediata disposición de la Compañía para emprender el servicio de vuelo que se le asigne. El tripulante en servicio de imaginaria a partir de un aviso de presentación inmediata dispondrá de una hora para presentarse en el aeropuerto.

Art. 62. *Etapas.*—El trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, siempre que éste no se efectúe en el aeropuerto de partida.

Art. 63. *Servicios de vuelo.*—Serie de etapas de vuelo asignadas y programadas a un tripulante para realizarlas en un período de actividad laboral sin interrupción de descanso.

Art. 64. *Serie de servicios de vuelo.*—Servicios de vuelo asignados a un tripulante a realizar desde que abandona su base hasta que regrese a ella.

Art. 65. *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. 66. *Destacamento.*—El lugar donde un tripulante se en-

cuentra desplazado fuera de su base habitual por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a siete meses.

Art. 67. *Residencia.*—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado fuera de su base habitual por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Art. 68. *Destino.*—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado fuera de su base habitual por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años. En caso de desplazamiento de un tripulante en régimen de permanencia sin comunicación por escrito de la Compañía, especificando si se trata de destacamento, residencia o destino, se entenderá a todos los efectos como destacamento.

Art. 69. *Tiempo de vuelo.*—El transcurrido desde el momento en que se inicia el despegue hasta el momento en que el avión se desvía de la dirección de aterrizaje para dirigirse al estacionamiento.

A efectos de retribución, anexo 1, se abonará el tiempo comercial que es igual al tiempo baremo más diez minutos de rodaje.

En el caso de que el tiempo real efectuado en una etapa sobrepase en un 5 por 100 el tiempo baremo, el tripulante técnico percibirá el tiempo real efectuado, para lo cual se hará la oportuna anotación en el Parte de Vuelo.

En los vuelos en que no exista baremo el tripulante en ningún caso percibirá menos de la cantidad correspondiente al tiempo real de vuelo más diez minutos de rodaje.

La Compañía publicará los tiempos comerciales con fecha 1 de mayo y 1 de octubre.

Art. 70. *Definición de descanso.*—Es el tiempo asignado a un tripulante, con el fin específico de que pueda descansar sin interrupción entre dos períodos de actividad laboral.

Art. 71. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes fuera de su base. En los vuelos en los que el tiempo entre dos etapas sea superior a cuatro horas los tripulantes dispondrán de habitación individual con cama para su descanso, siempre que sea posible, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 116 sobre alojamiento.

Art. 72. *Tripulación técnica mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión, de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 73. *Tripulación reforzada.*—La que comprende tripulantes adicionales poseedores de licencia que les permita ocupar un 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:

DC-6, DC-7 Un primer piloto facultado como Comandante
DC-8, CV-990 y un F/E.
DC-9, DHC-6 Un primer Piloto facultado como Comandante.

Art. 74. *Tripulación doble.*—La comprendida por dos tripulaciones técnicas mínimas. A todos los efectos se computará la totalidad de actividad laboral y tiempo de vuelo que realicen tanto a las tripulaciones reforzadas como las dobles.

Art. 75. *Vuelos de situación o movimiento.*—Se considerarán vuelos de situación o movimiento los realizados por los tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo, tanto en aviones propios de «Spantax, Sociedad Anónima», como de otras Compañías.

Art. 76. *Definición de día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el tripulante sin que pueda ser requerido por la Compañía para efectuar servicio alguno, y durante el que puede ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 77. *Retén.*—Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. A efectos de límites de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

Art. 78. *Día franco de servicio.*—Se considera día franco de servicio aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un servicio imprevisto. Este debe serle asignado antes de las veintidós horas locales del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignada obligación alguna dentro del plazo marcado, el tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Art. 79. *Vacaciones.*—Todos los tripulantes tendrán derecho a vacaciones anuales retribuidas de un período de treinta días en un solo período. En otras circunstancias serán fraccionadas en dos turnos, no siendo uno de ellos inferior a quince días.

SECCION 2.ª COMPUTO DE LA ACTIVIDAD LABORAL

Art. 80. *En los servicios de vuelo.*—La actividad laboral se computará desde la hora de presentación obligatoria de un tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de terminar un período de descanso, para realizar una etapa de vuelo o serie de ellas, hasta treinta minutos después de la hora «block» completada en la última etapa.

En el caso de que el servicio de vuelo se cancelara después de la presentación del tripulante en el aeropuerto, la actividad laboral se computará desde su presentación hasta treinta minutos después de haberse comunicado al tripulante la cancelación.

Si se previeran demoras superiores a dos horas en el inicio

de un servicio de vuelo, la actividad laboral comenzará a computarse desde la nueva hora de presentación del tripulante, si éste ha sido avisado con antelación de una hora sobre la presentación programada y el tripulante absorbe la demora en su domicilio o en su lugar de descanso. Si no se cumplen todas estas condiciones, la actividad laboral se computará desde la hora programa de presentación.

Art. 81. *En los servicios en tierra.*—La actividad laboral se computará por el tiempo real dedicado a la ejecución de los servicios asignados.

Los intermedios para comer no computarán como actividad laboral.

Art. 82. *En los servicios de imaginaria.*—La actividad laboral se computará por la mitad del período de imaginaria si el servicio se realiza en el domicilio del tripulante o en su lugar de descanso.

Si se realiza en el lugar asignado por la Compañía, la actividad laboral se computará por el total del período de imaginaria.

SECCION 3.^a NORMAS Y LIMITACIONES

Art. 83. *Normas generales de programación.*—La programación de los servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta sección, cumpliendo las establecidas por las propias definiciones y respetando las normas reguladoras de trabajo y descanso.

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

Art. 84. *Límite de etapas.*—El límite de etapas que se podrá programar en un período de veinticuatro horas será de seis. Una séptima etapa se podrá programar sólo para volver a la base.

Art. 85. *Actividad laboral normal.*—El número de horas de actividad laboral en jornada normal para los servicios de vuelo será de catorce treinta horas diarias y de ciento setenta y seis horas mensuales.

Cuando un tripulante exceda en un servicio de vuelo la actividad laboral diaria normal a efectos de retribución, el exceso será computado a precio de laborables a partir de ciento noventa y una horas que especifica el anexo primero y percibido su importe cualquiera que sea el número de horas de actividad laboral que realice en el mes. Las horas de exceso no se sumarán al cómputo de la actividad laboral en jornada normal del mes que corresponda.

Art. 86. *Límite de horas de vuelo en la programación de servicios de vuelo en un período de veinticuatro horas.*

	Mínima	Reforzada	Doble
DC-9, DH-7 y DH-6	10.00	12.30	15.00
DC-8, CV-990 y DC-6/DC-7	12.30	16.00	20.00

Para la tripulación reforzada se deberá disponer a bordo de butacas libres para el reposo de los tripulantes cuando estén inactivos.

Para la tripulación doble se deberá disponer a bordo de camas para el descanso de los tripulantes.

Art. 87. *Normas en la programación de servicios de imaginaria.*—Los períodos de imaginaria serán programados de las ocho horas del día asignado a las ocho GMT del día siguiente. La Compañía, por razones de servicio o disponibilidad de aviones podrá señalar servicios de imaginaria inferiores a veinticuatro horas, pero no más de un servicio en el mismo día.

No se programarán dos servicios de imaginaria en días consecutivos.

No se podrá asignar un servicio de imaginaria hasta terminar el período mínimo de descanso del servicio del vuelo anterior.

Art. 88. *Límites en la programación de servicios de tierra.*

a) Límites de actividad laboral por período de veinticuatro horas: El límite será de ocho horas divididas en dos períodos, separados por un intermedio de tres horas para comer.

b) Normas en la programación o asignación de servicios en tierra: No podrán programarse ni asignarse servicios en tierra en sábados por la tarde, domingos y festivos, ni en días libres.

Los servicios en tierra se asignarán respetando los períodos de descanso.

Durante los servicios de imaginaria no se podrá programar actividad en tierra superior a dos horas, computándose en este caso el 100 por 100 de actividad.

Art. 89. *Incremento del tiempo de vuelo en los servicios de vuelo asignados o programados en el día.*

a) Facultades de la Compañía:

La Compañía podrá cambiar los servicios asignados en el día o aumentar la actividad laboral de los servicios, dentro de los

límites establecidos, sin necesidad de previo aviso, siempre y cuando el servicio termine en el lugar inicialmente programado, salvo casos de fuerza mayor.

b) Facultades del Comandante:

De acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, el Comandante podrá aumentar los tiempos de vuelo, superando los límites establecidos en una hora, con el fin de retornar el avión a su punto de partida o de completar un servicio de vuelo programado, si el Comandante, después de haber consultado a su tripulación técnica, considera que sus miembros están en condiciones de hacerlo.

En uso de estas mismas facultades, el Comandante deberá suspender o aplazar la continuación de un servicio de vuelo antes de llegar a los límites establecidos hasta que un tripulante o tripulantes se recuperen mediante un período de descanso adecuado de un estado de fatiga que, a juicio del Comandante, afecte la seguridad en vuelo.

Art. 90. *Límite máximo de horas de vuelo.*—Este límite se establece como sigue:

	Horas
Límite mensual	95
Límite trimestral	270
Límite anual	900

Art. 91. *Días libres.*—Los tripulantes disfrutarán de ocho días libres cada mes en su base.

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 podrán ser variados por la Compañía con un preaviso de una semana. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de treinta y seis horas.

c) Al regresar a la base después de vuelos trasatlánticos 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, no computándose como actividad laboral.

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 deberán 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 viaje. Al reincorporarse a su residencia habitual, dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación. En caso de traslado, serán ocho los días libres.

Art. 92. *Preavisos.*—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con la mayor anticipación posible.

Los plazos de preaviso serán para destacamento, residencia o destino de quince, veinte y cuarenta días, respectivamente. Las vacaciones anuales deberán ser conocidas con veinte días de antelación. En caso de traslado el preaviso será de cuarenta días.

SECCION 4.^a VACACIONES Y ROTACIONES

Art. 93. *Vacaciones.*—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo quinto.

Art. 94. *Rotaciones en destacamentos, residencias y destinos.*—La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el anexo sexto.

SECCION 5.^a REGIMEN DE DESCANSO

Art. 95. *Computo de tiempo de descanso.*—Se computará desde el momento que termine la actividad laboral hasta el comienzo de la actividad laboral de un nuevo servicio.

Art. 96. *Límites en la asignación de tiempos de descanso.*—El período de descanso a que un tripulante técnico tiene derecho será:

a) Mínimo: El comprendido entre dos períodos de actividad laboral nunca inferior a once horas. El tripulante que no respetara este descanso mínimo incurrirá en falta grave, que se sancionará de acuerdo con la Ordenanza Laboral.

b) Normal: El comprendido entre dos períodos de actividad laboral y no inferior a la actividad laboral realizada en el servicio anterior, menos una hora y media.

Cuando el descanso real sea inferior al normal, y respetando siempre lo establecido en el apartado a) de este artículo, las horas de actividad laboral del próximo servicio de vuelo se abonarán al tripulante al precio de laborables a partir de ciento noventa y una horas que especifica el anexo 1, y su importe se abonará al tripulante cualquiera que sea el número de horas de actividad laboral que realice este mes. Estas horas no se sumarán al cómputo de la actividad laboral en jornada normal del mes que corresponda.

Art. 97. *Límites en la programación de días libres.*—Cuando se programe un día libre entre dos servicios, su duración será

de treinta y una horas, sin que el tripulante haya de presentarse para iniciar el servicio subsiguiente antes de las seis horas locales del día siguiente al libre.

Después de disfrutar de dos días libres, tampoco podrá ser requerido para iniciar un servicio antes de las seis horas locales del día siguiente al último de esta serie.

Art. 98. *Programación de servicios de vuelo.*—La Compañía se comprometerá a publicar la programación quincenal con una antelación de cuatro días sobre el primer día programado y figurando en la publicación la hora del primer despegue de cada servicio.

Art. 99. *Actividades no comprendidas.*—La actividad laboral propia de cargos de Jefaturas, Instrucción e Inspección está excluida en cuanto a limitaciones y remuneraciones se refiere de lo estipulado en este Convenio.

CAPITULO VIII

Retribuciones

Art. 100. *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. Complemento personal de antigüedad.
 3. Prima por razón de viaje garantizada.
 4. Residencia en islas.
 5. Gratificaciones extraordinarias.
- B) *Retribuciones variables:*
 1. Prima por razón de viaje.
 2. Actividad laboral.
 3. Vuelos en situación.
 4. Vuelos oceánicos.
- C) *Otras percepciones económicas:*
 1. Prima de responsabilidad.
 2. Prima de experiencia de tipo.
 3. Disponibilidad.
 4. Dietas.
 5. Compensación por desplazamiento.
 6. Indemnización por traslado.
 7. Imaginaria.
 8. Cursos y comisiones de servicio.
 9. Incentivo por hora de vuelo.
- D) *Protección a la familia.*
- E) *Disposiciones varias.*

SECCION 1.ª RETRIBUCIONES FIJAS

Art. 101. *Sueldo base.*—Los sueldos base de cada grupo y, en su caso, especialidad, son los expresados en el anexo I.

Art. 102. *Complemento personal de antigüedad.*—El personal técnico de vuelo de plantilla recibirá por este concepto un 7,5 por 100 del sueldo base de su categoría por cada tres años de servicio a la Compañía.

Los Tripulantes técnicos ingresados en la Compañía con anterioridad al 1 de enero de 1972 y que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio vinieran disfrutando por este concepto de un aumento periódico por cada año de servicio prestado en la Empresa, les será respetado a título personal.

El incremento mensual por cada año de antigüedad en la Empresa será por categoría:

	Pesetas
Primer Piloto	1.500
Segundo Piloto	1.284
Oficial técnico	1.200

La fecha inicial del cómputo de antigüedad, tanto a efectos de trienios como anualidad, será la del ingreso del trabajador en la Empresa.

El importe de cada trienio comenzará a devengarse el mismo mes de su vencimiento.

El incremento de cada anualidad comenzará a devengarse en el mismo mes de su vencimiento, si el año de servicio efectivo tuviera lugar dentro de los primeros quince días del mes, de no ser así, al mes siguiente de su vencimiento.

En los cambios de categoría que se produzcan en aquellos tripulantes que disfruten un aumento anual por este concepto percibirán la cuantía de las anualidades perfeccionadas hasta la fecha de cambio de categoría, sumándose a la misma los importes de las anualidades correspondientes a su nueva categoría o especialidad.

Para el cómputo de ambas antigüedades se tendrá en cuenta todo el tiempo de servicio en la Empresa, considerándose como trabajos todos los meses y días en que el tripulante técnico haya percibido retribución. En todo caso, se computará el tiempo de vacaciones y licencias retribuidas, de incapacidad laboral transitoria y excedencia con reserva del puesto de trabajo (servicio

militar invalidez provisional, nombramiento por decreto para cargo político).

El personal técnico de vuelo que cese definitivamente en la Empresa y posteriormente reingrese de nuevo en la misma, sólo tendrá derecho a que se le compute la antigüedad desde la fecha de este nuevo ingreso, perdiendo todos los derechos de antigüedad obtenidos anteriormente.

Art. 103. *Prima por razón de viaje garantizada.*—Los tripulantes percibirán, excepto en los meses de julio y agosto, en concepto de prima por razón de viaje garantizada y en 12 pagas anuales que incluyan las dos extraordinarias, las cantidades que se especifican en el anexo I, según su grupo, nivel y, en su caso, especialidad. Los tripulantes que en la fecha de entrada en vigor de este convenio vengan percibiendo por este concepto cantidades superiores, las conservarán en el futuro a título personal.

Art. 104. *Residencia en islas.*—Los tripulantes técnicos a efectos al presente Convenio, percibirán en las catorce pagas y por el concepto de residencia en islas, el 15 por 100 de su sueldo base en Baleares y el 35 por 100 en Canarias.

Art. 105. *Gratificaciones extraordinarias.*— Los tripulantes técnicos percibirán los días 23 de junio y 23 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, una gratificación que estará integrada por la suma de los importes de los siguientes conceptos: Sueldo base, complemento personal de antigüedad, residencia en islas y prima por razón de viaje garantizada.

Al personal de vuelo que cese o ingrese en la Empresa en el transcurso del año, se le abonarán estas pagas extraordinarias prorrateando su importe en razón al tiempo de servicio, para lo cual la fracción de mes se computará como unidad completa.

SECCION 2.ª RETRIBUCIONES VARIABLES

Art. 106. *Prima por razón de viaje.*—Los tripulantes percibirán en concepto de prima por razón de viaje, las cantidades que se especifican en el anexo I, según su grupo, especialidad y nivel correspondiente.

Art. 107. *Actividad laboral.*—Los tripulantes percibirán en concepto de actividad laboral las cantidades que se especifican en el anexo I, según su grupo, especialidad y nivel correspondiente.

Art. 108. *Vuelos en situación.*—En los vuelos en situación, el tripulante percibirá el importe del 50 por 100 de las horas de vuelo al precio de las primeras ochenta horas, según anexo I, cuando se sobrepase el mínimo garantizado. En el cómputo de las sesenta horas de dicho mínimo entrará el 50 por 100 correspondiente a las horas voladas en situación. En todo caso, de vengará el 50 por 100 del incentivo por hora de vuelo correspondiente. Se computará el 100 por 100 de actividad laboral de los vuelos de situación.

SECCION 3.ª OTRAS PERCEPCIONES

Art. 109. *Primas de responsabilidad.*—Los primeros pilotos siempre que desempeñen la función de Comandante, percibirán por este concepto, y de acuerdo con el tipo de avión, las siguientes cantidades:

	Pesetas
DC-8	37.500
CV-990	22.000
DC-9	18.500
DC-6/7/DH-7	15.000
T. Otter	10.000

Dichas cantidades se abonarán en doce pagas al año, sin tener carácter consolidable.

Art. 110. *Prima de experiencia de tipo.*—Es de aplicación a los primeros pilotos que hayan desempeñado funciones de Comandante y que por necesidades del servicio, pasan a realizar servicios como Copiloto.

La cantidad a percibir por este concepto, será el resultado de multiplicar el número de años durante los cuales han desempeñado funciones como Comandante en la Compañía, por la cuota que se indica a continuación, correspondiente al último avión en que se desempeñó tal función de Comandante.

La cantidad a percibir por prima de experiencia de tipo, no podrá ser nunca superior al importe en pesetas de la prima de responsabilidad última percibida.

Tipo de avión	Cuota Pesetas
DC-8	7.500
CV-990	4.400
DC-9	3.700
DC-7	2.400
DC-6	2.000
F-27/DC-4	1.800
DC-3/T. Otter	1.200

El importe de la prima de experiencia de tipo se abonará en doce pagas. La prima de experiencia de tipo se absorberá en el caso de que el tripulante perciba nuevamente la prima de responsabilidad.

Art. 111. *Disponibilidad*.—El personal de vuelo que a la entrada en vigor del presente Convenio viniese percibiendo una cantidad determinada por este concepto, conforme Anexo I E, le será respetada a título personal. El importe de este concepto se percibirá en doce pagas al año.

Art. 112. *Dietas*.—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 y cuyas cuantías se especifican en el Anexo III.

Art. 113. *Clases de dietas*.—Las dietas se dividen en nacionales e internacionales, según que los gastos a cubrir sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 114. *Cómputo de dietas*.—Las dietas por comidas se abonarán si los tripulantes se encuentran en escala desde las trece a las quince horas para el almuerzo y desde las veintiuna a las veintitrés horas para la cena, a menos que de acuerdo con el número 4 del artículo 130 se realice el correspondiente suministro a bordo.

Art. 115. *Anticipo de dietas*.—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los tripulantes que lo soliciten.

Art. 116. *Alojamiento*.—La selección, contratación y pago de las facturas de los hoteles en que se alojen los tripulantes en sus desplazamientos habituales, por motivo de servicio, estará a cargo de la Empresa, salvo en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

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

Cuando la factura del hotel por pernocta del tripulante no incluya el importe correspondiente al desayuno, se abonará el importe equivalente al 25 por 100 de la dieta establecida por cena, como compensatorio de este gasto.

En la selección participará la Comisión Paritaria, que dará su visto bueno; los tripulantes serán alojados individualmente en habitación con baño, con el fin de garantizar un buen descanso.

Art. 117. *Alojamiento en los viajes no programados*.—Las Delegaciones o Dirección de Operaciones 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 abona el alojamiento, pasará el cargo correspondiente a la Compañía. Para esto la Compañía proporcionará al tripulante el importe aproximado de los gastos.

Art. 118. *Desplazamientos*.—El tripulante que se encuentre en alguna de las situaciones de desplazamiento (destacamento, residencia y destino) tendrá derecho a percibir en función de la dieta, que se fija en 1.675 pesetas, las cantidades siguientes:

Destacamento

La que resulta de multiplicar el número de días que dura el destacamento por la dieta anteriormente mencionada, si aquél no excede de treinta días. Si lo sobrepasa, la dieta se reduce a la mitad por los días de exceso.

Residencia

El 85 por 100 de la que correspondería al destacamento de más de treinta días.

Destino

El 60 por 100 de la que correspondería al destacamento de más de treinta días.

NOTA.—En estas situaciones, tanto a la ida como a la vuelta, se abona el 50 por 100 del importe del traslado del vehículo propio, previa presentación de la factura. Los gastos de seguro e importación correrán a cargo del interesado.

Art. 119. *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 la compensación que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento, siempre que sea motivado por necesidades del servicio.

Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se lleguen a alcanzar los plazos de tiempo mínimo previsto, por causas especialmente imputables al tripulante, éste percibirá únicamente como compensación las cantidades reales ya percibidas.

Con independencia de lo establecido en el párrafo 1.º de este artículo, cuando la alteración de los plazos previstos, tanto por exceso como por defecto, tenga lugar por causas imputables a la Compañía o por necesidades del servicio, el tripulante recibirá el equivalente a un mínimo mensual garantizado como indemnización por una sola vez en cada desplazamiento. Sin perjuicio de que en caso de incumplirse los plazos por excederse los máximos establecidos, el tripulante perciba mensualmente en el futuro la gratificación que corresponda a su nueva situación.

Art. 120. *Indemnización por traslado*.

a) Si el traslado es a petición del tripulante, no tendrá derecho a indemnización alguna.

b) Si el traslado es por necesidades del servicio, se abonará al tripulante las cantidades siguientes:

- En concepto de indemnización por una sola vez, la cantidad equivalente a dos mínimos garantizados.
- Los gastos del traslado del tripulante y familia que viva a su cargo, previa justificación de los mismos.
- Traslado de muebles y enseres del interesado, ocupándose la Compañía de la gestión de dicho traslado (seguros e importaciones a cargo del interesado).
- Traslado del vehículo propio, previa presentación de factura, se abonará el importe de la misma (se excluye seguros e importación).

c) Por mutuo acuerdo de la Compañía y el tripulante, se estará a lo convenido por las partes y, en su defecto, a lo establecido en el caso anterior.

Art. 121. *Imaginarías*.—A efectos económicos, las imaginarias se remunerarán como sigue:

a) En los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) se computará al 100 por 100 a efectos de actividad laboral.

b) Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) se computará al 50 por 100 a efectos de 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.

Art. 122. *Retén*.—Se computarán por el servicio de retén seis horas de actividad laboral, sea cual fuera la duración del servicio.

Art. 123. *Cursos y comisiones de servicio*.—A efectos económicos los tripulantes, durante el curso como alumnos o comisiones de servicio o cualquiera otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la Compañía, percibirán los conceptos que les puedan corresponder de los citados en el artículo 100 del presente Convenio Colectivo, o la parte alícuota que les correspondan por el número de días permanecidos en esta situación.

En todo caso, a efectos de dieta, si los horarios de clase están comprendidos entre las catorce y dieciséis horas o de veintiuna a veintitrés horas, se percibirá la correspondiente dieta por comida o cena.

Art. 124. *Incentivo por hora de vuelo*.—Los tripulantes percibirán como incentivo por hora de vuelo efectuada las cantidades que se señalan en el Anexo I-D.

En el cómputo de estas horas de vuelo se observará lo dispuesto en el artículo 69.

Art. 125. *Protección a la familia*.—Se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social y cualquier otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

SECCION 5.ª VACACIONES

Art. 126. *Vacaciones*.—Por cada período de treinta días de vacaciones reglamentarias, el tripulante percibirá el sueldo base, complemento personal de antigüedad, la prima por razón de viaje garantizada, residencia en islas, disponibilidad, responsabilidad y experiencia. Estos cuatro últimos conceptos, en los casos que proceda.

A efectos de retribución, el pago de vacaciones será por cómputo diario, abonándose al tripulante por cada día 1/30 de la remuneración mensual que corresponda al pago de las vacaciones.

Art. 127. *Mínimo garantizado*.—Estará compuesto por los conceptos que se especifican en el anexo VII, y referido en cada una de las situaciones del mismo.

Art. 128. *Pago de retribuciones*.—La liquidación correspondiente por pago de haberes se efectuará el día 12 del mes siguiente, sin perjuicio de lo establecido sobre anticipos a cuenta.

Art. 129. *Anticipos a cuenta*.—El tripulante tendrá derecho a percibir anticipos a cuenta por el trabajo ya realizado, sin que pueda exceder de hasta el 90 por 100 del importe del salario.

Art. 130. *Comidas de tripulaciones*.—Las comidas de los tripulantes se llevarán a cabo conforme los siguientes principios:

1.º Por razones de seguridad se tomarán máximas medidas de higiene en las comidas de los tripulantes. Por idénticas razones, la comida del Comandante será distinta a la del Copiloto.

2.º En razón a la duración de la escala podrá efectuarse la comida de la tripulación durante la misma, bien a bordo o en las instalaciones del aeropuerto. En ninguno de los casos se considerará relevada la tripulación de sus obligaciones correspondientes.

ANEXO I-B
Segundos Pilotos

	1 Pesetas mes	2 Pesetas mes	3 Pesetas mes	4 Pesetas mes	5 Pesetas mes	6 Pesetas mes	7 Pesetas mes
Sueldo base	26.656	26.656	26.656	26.656	26.656	26.656	26.656
Prima por razón de viaje garantizada 60 horas	93.060	87.240	81.420	75.600	69.840	64.020	58.200
Prima por hora desde la 1 hasta la 80, inclusive	1.551	1.454	1.357	1.261	1.164	1.067	970
Prima por hora desde la 81, inclusive	2.218	2.079	1.941	1.803	1.665	1.526	1.387
Laborables desde 178 horas hasta 190 horas, ambas in- clusive	651	611	570	530	489	448	407
Laborables desde 191 horas, inclusive	822	771	719	668	617	566	514
Incentivo por vuelos oceáni- cos (hora efectiva)	129	129	129	129	129	129	129

ANEXO I-C
Oficiales Técnicos

	1 Pesetas mes	2 Pesetas mes	3 Pesetas mes	4 Pesetas mes	5 Pesetas mes	6 Pesetas mes	7 Pesetas mes
Sueldo base	25.206	25.206	25.206	25.206	25.206	25.206	25.206
Prima por razón de viaje garantizada 60 horas	87.240	81.780	76.380	70.920	65.460	60.000	54.600
Prima por hora desde la 1 hasta la 80, inclusive	1.454	1.363	1.273	1.182	1.091	1.000	910
Prima por hora desde la 81, inclusive	2.080	1.950	1.820	1.690	1.561	1.431	1.301
Laborables desde 178 horas hasta 190 horas, ambas in- clusive	610	573	535	496	458	420	382
Laborables desde 191 horas, inclusive	771	723	674	626	578	530	482
Incentivo por vuelos oceáni- cos (hora efectiva)	115	115	115	115	115	115	115

ANEXO I-D
Incentivo por función hora efectiva

	DC-8	CV-990	DC-9	DH-7 DC-6/7	T. Otter
Comandante	285	235	200	165	90
Copiloto	155	155	155	100	70
Mecánico	145	135	—	90	—

ANEXO I-E
Disponibilidad

	DC-8 Pesetas	CV-990 Pesetas	DC-9 Pesetas	DC-6/DC-7 Pesetas	T. Otter Pesetas
Primer Piloto	10.350	10.350	9.180	8.040	6.030
Segundo Piloto	7.740	7.740	6.900	6.040	4.530
Oficial Técnico	6.900	6.900	—	5.370	—

ANEXO II

Seguridad Social complementaria

Artículo 1.º *Baja por incapacidad laboral transitoria.*—Se continuará manteniendo la ayuda a los Tripulantes Técnicos que se encuentren en la situación de incapacidad laboral transitoria acordada por la Seguridad Social, consistente en el abono con cargo a la Compañía, hasta un tiempo máximo de dos meses, de la diferencia, en su caso, entre las prestaciones de la Seguridad Social y la cantidad global que resulte del mínimo garantizado. En cuanto a la determinación de este

mínimo se estará a lo establecido en el artículo 127 del presente Convenio.

Art. 2.º *Institución de Previsión Social Loreto.*—Se mantendrá a cargo de la Compañía las aportaciones voluntarias de las cotizaciones del seguro colectivo y Fondo Social de Vuelo del Montepío Loreto en la cuantía y forma que viene haciendo hasta ahora.

Art. 3.º *Normas comunes.*

a) Para recibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiem-

po y forma los partes de baja, confirmación y alta de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

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 casos de enfermedad sobrevenida al tripulante en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a los controles establecidos en el párrafo anterior.

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 situación de permiso retribuido, y a su base si se hallase en situación de servicio o en situación de destacamento, residencia o destino.

En caso de destacamento, residencia o destino, el tripulante que deba reincorporarse a su base, en los casos previstos en el párrafo anterior, dejará de percibir la correspondiente compensación que estuviere percibiendo por destacamento, residencia o destino.

c) En cuanto a los pagos delegados por situación de baja por incapacidad laboral transitoria se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 4.º *Recursos*.—En cuanto al régimen jurídico de recursos se estará a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 5.º Queda constituido el Fondo A, en el cual participarán al 50 por 100 la Empresa y el personal técnico de vuelo, cuya financiación, administración y finalidad constan en los correspondientes estatutos.

ANEXO III

Dietas

	Almuerzo	Cena
Dieta nacional	450	450
Dieta extranjera	1.014	1.014
Dieta extranjera (USA, África y Asia)	1.267	1.267

La subida correspondiente a las dietas se ajusta a los límites establecidos por el Gobierno. Se actualizarán en el futuro en la medida que lo permitan las disposiciones oficiales.

Por lo que se refiere a la dieta extranjera, se tendrá en cuenta las fluctuaciones que sufra el mercado de divisas para mantener la capacidad adquisitiva de estas percepciones en el extranjero.

ANEXO IV

Transportes

Nacional:

Base Las Palmas: 378 pesetas trayecto ida y regreso.
Resto de base: 210 pesetas trayecto ida y regreso.
Fuera de base: 600 pesetas trayecto ida y regreso.

Internacional:

Extranjero: 912 pesetas trayecto ida y regreso.

Si por circunstancias especiales las cantidades arriba mencionadas resultasen insuficientes para costear el transporte fuera de base, previa justificación y anotación en el parte de vuelo, se abonarán las diferencias.

La subida correspondiente al transporte se ajusta a los límites establecidos por el Gobierno. Se actualizarán en el futuro en la medida que lo permitan las disposiciones oficiales.

ANEXO V

Vacaciones

A) Normas generales.

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

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

B) Puntuación.

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

1. Diciembre, enero y abril: 10 puntos.
2. Octubre, noviembre, febrero, marzo y mayo: 8 puntos.

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 alicuota 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 si la fracción es menor o igual de 0,5 puntos o por exceso si la fracción es de 0,51 o mayor.

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.

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.

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

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 arreararán en su nuevo puesto la que tuvieran el anterior.

C) Peticiones:

1. Entre el 1 y 15 de octubre, las flotas publicarán un cuadro en que pueda hacerse la solicitud de las vacaciones por cada uno de los tripulantes.

2. Los tripulantes que no se apunten antes del 31 de octubre se entenderá que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

D) Asignación de turnos:

Las flotas no adquieren compromiso alguno en la concesión de ningún turno de vacaciones hasta veinte días antes de que comiencen.

Las flotas comunicarán a cada tripulante por escrito la concesión de vacaciones con veinte días de antelación.

Si un tripulante pasa de una flota a otra o cambia de grupo o especialidad durante uno de los períodos 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 período 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.

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 de petición que tenga menor número de orden en el escalafón administrativo.

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 administrativo. 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. Cuando los turnos sean forzosos, se podrán conceder en un mes completo.

ANEXO VI

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.

B) Puntuación:

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

Destacamentos: un punto por mes.
Residencia: 0,85 puntos por mes.
Destino: 0,80 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 arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieron en el anterior. Este cómputo se comenzará a hacer a partir de la fecha de publicación del presente Convenio.

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 al Jefe de Flota, como mínimo, cinco días antes del preaviso correspondiente a la situación ofrecida.

D) Asignación:

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 técnico.

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 forzoso:

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

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

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 habitual, serán considerados como forzosos a todos los efectos.

ANEXO VII

Mínimo mensual, excepto julio y agosto

Sueldo base.
Complemento personal de antigüedad.
Prima por razón de viaje garantizada.
Disponibilidad (cuando corresponda).
Residencia en islas (cuando corresponda).
Prima de responsabilidad (cuando corresponda).
Prima de experiencia de tipo (cuando corresponda).
Protección a la familia (cuando corresponda).

Pagas extraordinarias

Sueldo base.
Complemento personal de antigüedad (si procede).
Prima por razón de viaje garantizada.
Residencia en islas (si procede).

Mínimo meses julio y agosto

Sueldo base.
Complemento personal de antigüedad.
Disponibilidad (cuando corresponda).
Residencia en islas (cuando corresponda).
Prima de responsabilidad (cuando corresponda).
Prima de experiencia de tipo (cuando corresponda).
Protección a la familia (cuando corresponda).

Retribución en vacaciones

Sueldo base.
Complemento personal de antigüedad (si procede).

Prima por razón de viaje garantizada.
Disponibilidad (si procede).
Residencia en islas (si procede).
Prima de responsabilidad (si procede).
Prima de experiencia de tipo (si procede).
Protección a la familia (si procede).

ANEXO VIII

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 disposiciones vigentes.

En caso de que un tercero actúe contra los tripulantes de la aeronave por acciones dimanadas de accidentes ocurridos en la conducción de una aeromave, 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 a su cargo 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 de que hayan transcurrido setenta y dos horas desde el accidente o incidente y esté presente un Delegado de su correspondiente Sindicato.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

29150

REAL DECRETO 2744/1978, de 10 de noviembre, por el que se declara urgente la ocupación de bienes y derechos, para construir una línea de transporte de energía eléctrica a 380 KV entre la subestación de «Mesón do Vento» (La Coruña) y la futura subestación de «Río Guilán» (Lugo), en su recorrido por la provincia de Lugo, por la Empresa «Fuerzas Eléctricas del Noroeste, S. A.» (FENOSA).

La Empresa «Fuerzas Eléctricas del Noroeste, S. A.» ha solicitado del Ministerio de Industria y Energía la concesión de expropiación forzosa 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 kilovatios de tensión, simple circuito «duplex», que enlazará la subestación transformadora de «Mesón do Vento» (La Coruña), con la futura subestación de «Río Guilán» (Lugo), en su recorrido por la provincia de Lugo.

Declarada la utilidad pública, en concreto, de la citada instalación, por Resolución de la Dirección General de la Energía, del Ministerio de Industria y Energía, de fecha veintinueve de noviembre de mil novecientos setenta y siete y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha dieciséis de enero de mil novecientos setenta y ocho, a los efectos de la imposición de servidumbre de paso aéreo, se estima justificada la urgente ocupación por ser una de las fuentes de energía eléctrica previstas para que pueda entrar en funcionamiento el complejo industrial de «Aluminio-Alúmina», situado en el Ayuntamiento de Jove (Lugo), proyectado para finales del corriente año.

Tramitado el correspondiente expediente por la Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía de Lugo, de acuerdo con la Ley diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, y su Reglamento de aplicación aprobado por Decreto dos mil seiscientos diecinueve/mil novecientos sesenta y seis, de veinte de octubre, se presentó, dentro del período hábil reglamentario en que fue sometido el trámite de información pública, un escrito de alegaciones cuyo contenido no es atendible por referirse a circunstancias ajenas a la tramitación de esta fase del expediente.

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

DISPONGO:

Artículo único.—A los efectos previstos en la Ley de Expropiación Forzosa y Sanciones en materia de Instalaciones Eléctricas