

transporte, etc., y que parte de estos alumnos se hallaban atendidos en Escuelas de Maestro único de escasa matrícula, se hace preciso suprimir o modificar en la forma que se indica las unidades escolares y Centros que a continuación se relacionan.

Provincia de Oviedo

Municipio: Amieva. Localidad: Carbes.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Amieva. Localidad: Eno.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Amieva. Localidad: San Román.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Amieva. Localidad: Vis.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Cabrales. Localidad: Camarmaña.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta, dependiente de un Consejo Escolar Primario.
 Municipio: Cabrales. Localidad: Escobal.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Cabrales. Localidad: La Molina.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Cabrales. Localidad: Pandiello.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Cangas de Onís. Localidad: Gamonedo.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Cangas de Onís. Localidad: Olicio-Parda.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Cangas de Onís. Localidad: Santianes de Ola.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Cangas de Onís. Localidad: Següenco.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Llanes. Localidad: Llamigo.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Llanes. Localidad: Malateria.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Onís. Localidad: El Pedroso.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Peñamellera Baja. Localidad: Cuñaba.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Ponga. Localidad: Abiegos.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Ponga. Localidad: Carangas.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Ponga. Localidad: Casielles.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Parres. Localidad: Cividello.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Parres. Localidad: La Roza.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Boal. Localidad: Coba.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Boal. Localidad: Ronda Brañas.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Boal. Localidad: Sarceda.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Illano. Localidad: Bullaso.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Illano. Localidad: Cernías.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Illano. Localidad: Gio.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Illano. Localidad: Pastus.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Illano. Localidad: El Pato.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: Conforcos.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: Llanos de Somerón.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: Parana.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: Piñera de Abajo.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: Retrullés.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: San Martino.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: San Miguel del Río.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Lena. Localidad: Tuiza.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Mieres. Localidad: Armiello.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Mieres. Localidad: Carcarosa.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Mieres. Localidad: Gramedo.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Mieres. Localidad: Hueria de Urbiés.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Mieres. Localidad: Pajío.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Mieres. Localidad: Armiello.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.

Municipio: Proeza. Localidad: Serandi.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Santo Adriano. Localidad: Buseco.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Santo Adriano. Localidad: Dosango.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Santo Adriano. Localidad: Lavares.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Teverga. Localidad: Cuña.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Teverga. Localidad: Prado.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.
 Municipio: Teverga. Localidad: Villamayor.—Supresión de la unidad escolar de asistencia mixta.

Lo digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.
 Madrid, 12 de junio de 1979.—P. D., el Subsecretario, Juan Manuel Ruigómez Iza

lmo. Sr. Director general de Educación Básica.

19786

CORRECCION de errores de la Orden de 21 de mayo de 1979 por la que se suprime el Centro de Educación Especial «Casa Tutelar San Rafael», en Ciudad Real.

Advertido error en el texto remitido para su publicación de la citada Orden, inserta en el «Boletín Oficial del Estado» número 174, de fecha 21 de julio de 1979, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 17090, párrafo primero, donde dice: «Por Orden ministerial de 8 de junio de 1979», debe decir: «Por Orden ministerial de 8 de junio de 1977».

MINISTERIO DE TRABAJO

19787

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el I Convenio Colectivo Interprovincial de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo.

Visto el I Convenio Colectivo de ámbito interprovincial de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo de fecha 26 de mayo de 1979;

Resultando que con fecha 31 de mayo de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al Convenio para la citada Empresa y sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio fue suscrito el 26 de mayo de 1979 por las partes negociadoras, con vigencia de 1 de enero a 31 de diciembre de 1979.

Resultando que con suspensión del plazo de homologación y por tratarse de una Empresa pública, en aplicación del artículo primero del Real Decreto-ley 217/1979, de 19 de enero, fue sometido el presente Convenio a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la cual, en la reunión celebrada el 2 de julio de 1979, le prestó su conformidad por cumplirse las disposiciones del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre;

Resultando que en la tramitación del expediente se han observado las prescripciones reglamentarias;

Considerando que esta Dirección es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo en orden a su homologación, así como para disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación a tenor del artículo 14 de la Ley 38/1973, de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

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

Considerando que habiendo prestado su conformidad a este Convenio Colectivo la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, que previenen las disposiciones en vigor, y no observándose en sus cláusulas oposición, contradicción o infracción a normas de derecho necesario, procede su homologación con la advertencia prevista en el artículo 5.º, 3, del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, cuya vigencia mantiene el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre.

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el I Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo, haciéndoles saber de

que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el párrafo 3.º del artículo 5.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

Segundo.—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.

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

Madrid, 5 de julio de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo.

I CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL DE LA EMPRESA «TRANSEUROPA, COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S. A.», Y SUS TRIPULANTES AUXILIARES DE VUELO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1. *Ambito territorial.*—El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todos los centros de trabajo que «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.» (en lo sucesivo «Transeuropa»), tenga establecidos o establezca en el futuro, tanto en España como en el extranjero, en relación con el ámbito personal que se refleja en el artículo siguiente.

Art. 2. *Ambito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal Auxiliar de Vuelo fijos en la plantilla de «Transeuropa».

Art. 3. *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1979, en todos los conceptos que se refieran a las condiciones económicas del mismo.

En lo demás comenzará a regir al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», una vez haya sido homologado, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1979, pudiendo ser prorrogado tácitamente por periodos de doce meses si, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento, no ha sido pedida oficialmente su revisión, total o parcial, por cualquiera de las partes.

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

Se respetarán las condiciones personales que, examinadas en su conjunto y en cómputo anual e individualmente consideradas, excedan de lo pactado, manteniéndose estrictamente «ad personam».

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

Si durante el proceso de homologación la autoridad competente modificara alguna de las cláusulas en su actual redacción, la Comisión Deliberadora deberá reunirse para 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 concesiones recíprocas que las partes hubieran otorgado.

Art. 6. *Interpretación.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas se someterá la materia en cuestión a la Comisión Paritaria, que deberá emitir informe sobre el asunto de que se trate, observando el criterio de «indubio pro operario», sin perjuicio de que, caso de no estar la Empresa o el trabajador de acuerdo con la solución dada, se someta el mismo a la Jurisdicción de Trabajo o a la autoridad administrativa laboral, según las respectivas competencias.

Art. 7. *Comisión Paritaria.*—Con el fin de agilizar la aplicación y efectivada 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 dos miembros representantes de la Compañía y dos miembros representantes de los Tripulantes Auxiliares de Vuelo, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

Los representantes de los Tripulantes Auxiliares de Vuelo serán nombrados en Asamblea general de los mismos.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

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

La 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

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

d) La Comisión no podrá modificar, suspender o derogar artículos del Convenio.

En caso de llegar a un acuerdo, la parte social, para este propósito, requerirá autorización expresamente concedida por la Asamblea General de Tripulantes Auxiliares de Vuelo, convocada públicamente con una antelación a la misma mínima de veinte días, y la cual quedará constituida válidamente siempre y cuando asistan a la misma, física o representados, un mínimo de 2/3 de la plantilla de Tripulantes Auxiliares de Vuelo.

e) En caso de no llegar a un acuerdo en materias de su competencia la representación de la Compañía y la de los Tripulantes Auxiliares de Vuelo, 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 trimestre, sin perjuicio de celebrar otras reuniones, siempre que lo solicite una de las partes.

La Comisión Paritaria podrá utilizar los servicios ocasionales o permanentes de Asesores en cuantas materias sean de su competencia. Dichos Asesores serán designados libremente por cada uno de los representantes.

La convocatoria de las reuniones de la Comisión deberá ponerse en conocimiento de la Dirección de la Empresa y la parte no convocante con una antelación, al menos, de diez días hábiles, indicándose expresamente los asuntos a tratar.

Art. 8. *Normas subsidiarias.*—En lo no previsto en este Convenio, se estará a lo dispuesto en la Ordenanza Laboral para el personal de las Compañías de Vuelos Charter (en los sucesivos Ordenanzas Laboral), Reglamento de Régimen Interior de «Transeuropa», o las que les sustituyan en cada momento, y a la legislación general que regule la relación laboral.

Art. 9. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior o inferior a la que los tripulantes aceptan realizar, o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada, por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 10. *Dedicación y títulos.*—Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo 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, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que se determinen.

Colaborar no sólo en el mantenimiento de los servicios a bordo, sino también en la mejora de los mismos, informando a su superior de cualquier deficiencia que observe en el servicio, material e intereses de la Empresa.

Respetar el carácter confidencial de la correspondencia enviada por y para la Compañía, guardando secreto respecto al servicio y procedimiento del mismo.

Cumplir con todas las órdenes dadas en el Manual de Tripulación Auxiliar, circulares, instrucciones, tanto generales como individuales, e incluso excepcionales, dictadas por la Dirección o persona autorizada para ello, ajustadas a la normativa vigente.

Tomar las medidas necesarias durante el ejercicio de sus funciones para la protección de vidas y bienes que la Compañía les confíe en los vuelos, y evitar toda acción u omisión que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

No se dedicarán a ninguna actividad retribuida ajena a la Compañía.

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

Durante todo el tiempo que dure el servicio respetarán la autoridad del Comandante, manteniendo en su relación con toda la tripulación una postura correcta.

Permanecerán en cabina técnica el tiempo imprescindible para atender a la tripulación técnica, cuando lo solicite.

No tomarán bebidas alcohólicas vistiendo el uniforme de «Transeuropa».

No fumarán en presencia de los pasajeros.

Mantendrán en vigor la documentación personal necesaria para volar; certificado Auxiliar de Vuelo, certificado miembro de la tripulación, documento nacional de identidad, pasaporte, vacunas y tarjeta de salvamento.

La Compañía se compromete a facilitar a los Tripulantes Auxiliares los medios necesarios para mantener actualizados sus certificados necesarios para el normal desempeño de sus

funciones y a mantener el control de las fechas de vencimiento de los mismos, avisando previamente a los interesados.

Los gastos que se originen por estos trámites serán por cuenta de la Compañía.

El Tripulante Auxiliar utilizará las facilidades dadas por la Compañía, y siempre que cumpla, en los momentos que se le señalen, las obligaciones que le competen, no será responsable de las demoras que en la renovación de sus certificados puedan darse.

Llevarán consigo en todos los vuelos la cartilla del Seguro Obligatorio de Enfermedad y volante a desplazados, si procede, y la tarjeta de identidad de «Transeuropa».

Se obligará a exhibir la documentación expresada en los apartados anteriores a requerimiento de la Compañía.

Para que las operaciones de vuelo se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarias, los Tripulantes Auxiliares de Vuelo y la Compañía se comprometen respectivamente y de manera muy especial al cumplimiento de la normativa legal y vigente.

La Empresa se responsabilizará de entregar y mantener en vigor el Manual de Tripulación Auxiliar.

Art. 11. *Servicios a terceros.*—Los Auxiliares de Vuelo 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 representantes de los Auxiliares de Vuelo, previa autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil y siempre que se presten tales servicios por una tripulación auxiliar completa de «Transeuropa».

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.

CAPITULO III

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 12. *Alcance de las definiciones.*—Con el fin de desarrollar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en este capítulo las definiciones de los Tripulantes Auxiliares, de acuerdo con la función que desempeñan.

Art. 13. *Tripulación.*—Conjunto de Tripulantes Técnicos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de «Transeuropa» para la realización de servicios en vuelo.

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

Art. 14. *Tripulación Auxiliar.*—Tripulante o conjunto de Tripulantes Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de la Compañía para los cometidos que ha de cumplir durante la preparación, realización y finalización del servicio de vuelo, bajo la autoridad del Comandante y a las órdenes directas de la Jefatura de Cabina.

Art. 15. *Tripulación Auxiliar operativa y mínima.*—El número de Tripulantes Auxiliares de Vuelo en los aviones «Caravelle» que integran la flota actual de la Compañía es de tres.

Sin embargo, y sólo en ocasiones especiales, dicha dotación se podrá modificar eventualmente, por disminución del número de pasajeros a bordo y con la consiguiente reducción del servicio al mínimo imprescindible, conforme a los siguientes términos:

- a) De uno a 49 pasajeros a bordo: Un Auxiliar.
- b) De 50 a 99 pasajeros a bordo: Dos Auxiliares.

Art. 16. *Tripulante Auxiliar.*—Tripulante en posesión del certificado de Auxiliar de Vuelo, expedido por la autoridad aeronáutica, que le habilita para el cumplimiento de las funciones propias de su categoría laboral.

SECCION SEGUNDA.—FUNCIONES

Art. 17. *Jefatura de Cabina.*—Función que realiza el Auxiliar de Vuelo designado directa y libremente por la Dirección de la Compañía para ejercer el mando de la Tripulación Auxiliar, dirigiendo, supervisando y realizando la operación de aquella, bajo la autoridad del Comandante.

La Jefatura de Cabina es de libre designación y cese por la Compañía y de libre aceptación por parte del Auxiliar de Vuelo designado.

Aceptada libremente la designación, tanto la Empresa como el Auxiliar de Vuelo, para hacer uso respectivamente del derecho de cese o renuncia, observarán un preaviso por escrito de quince días.

Art. 18. *Auxiliar de Vuelo.*—Tripulante que, en posesión del certificado expedido por la autoridad aeronáutica que le acredite como tal y encuadrado en este grupo laboral, tiene como misión atender y auxiliar a las personas de a bordo, facilitar las provisiones y servicios necesarios y procurar en todo momento el mayor «confort» del pasajero. Deberá realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tome parte, que estén directamente relacionados con su función específica a bordo.

SECCION TERCERA.—CLASIFICACIONES

Art. 19. *Clasificación económica-administrativa.*—Con objeto

de adecuar la clasificación económica-administrativa de los Tripulantes Auxiliares de Vuelo, se establece la siguiente escala de niveles.

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

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

Art. 20. *Escala administrativa.*—Antes de 1 de abril de cada año, y referido al 31 de diciembre inmediato anterior, «Transeuropa» viene obligada a publicar un escalafón administrativo en el que encuadrará a los Tripulantes Auxiliares fijos en plantilla, ordenados de acuerdo con las fechas de alta de los mismos como Auxiliares de Vuelo.

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

Como mínimo deberán figurar en el escalafón, referidos a todos y cada uno de los trabajadores, los siguientes datos: Número de orden, nombre y apellidos, fecha de nacimiento, fecha de ingreso en la Empresa y en el grupo y nivel económico alcanzado.

El personal tendrá un plazo de treinta días a partir de la publicación del escalafón para reclamar ante la Empresa de la situación que en el mismo se le haya asignado, la que habrá de resolver en el mismo plazo.

En el caso de serle denegada la reclamación podrá acudir en el plazo de treinta días naturales, computados a partir del siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la Jurisdicción de Trabajo.

Art. 21. *Antigüedad administrativa.*—Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de la plantilla de «Transeuropa», y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Art. 22. *Admisión.*—La admisión del personal Auxiliar de Vuelo de la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en el presente capítulo.

Art. 23. *Condiciones y pruebas de ingreso.*—Las condiciones que deberán reunir los Tripulantes Auxiliares de Vuelo para ingresar en la plantilla de «Transeuropa» serán fijadas por la Dirección de la misma, que establecerá en cada momento las pruebas psicológicas, médicas, teóricas y prácticas a superar, junto a las restantes normas legales vigentes a cumplir.

Art. 24. *Ingreso y periodo de prueba.*—A su ingreso en la Compañía, todo Tripulante Auxiliar de Vuelo quedará sometido al periodo de prueba de tres meses establecido por la Ordenanza Laboral, y pasará a quedar encuadrado en el último nivel.

Durante este periodo de prueba, tanto el trabajador como la Empresa podrán desistir de la prueba sin previo aviso, cesando entre ellos toda relación laboral y sin que ninguna de las dos partes tenga por ello derecho a indemnización alguna.

Durante el tiempo de servicio en periodo de prueba el trabajador percibirá los emolumentos que corresponden al personal fijo del último nivel de su grupo laboral, en relación al tiempo que ha estado trabajando.

El periodo de prueba será potestativo para la Empresa, que podrá renunciar total o parcialmente al mismo si lo estima conveniente.

Finalizado el periodo de prueba, el Auxiliar tendrá la condición prevista en su contrato laboral con la Empresa, ya sea fijo, por tiempo determinado, interino, eventual o de temporada.

El periodo de prueba, caso de ser superado, computa a efectos de antigüedad administrativa en la Empresa.

Art. 25. *Preferencias para el ingreso y provisión de vacantes.*

1. En el supuesto de cubrir alguna vacante en los términos previstos en el artículo 23, el personal fijo de «Transeuropa» perteneciente a otra especialidad, grupo o categoría tendrá preferencia para ocupar las plazas vacantes, siempre que no tuviesen nota desfavorable en su expediente, sometiéndose a las mismas pruebas y requisitos que se exigirán al personal de exterior de la Compañía.

2. Hay que entender, naturalmente, que tanto el personal del interior como del exterior deben superar los mínimos establecidos previamente por la Dirección en cada uno de los exámenes o pruebas establecidos al efecto, y que la preferencia será válida tan sólo en igualdad de condiciones.

3. Asimismo, tendrán preferencia en las condiciones citadas anteriormente quienes, teniéndolo previa y formalmente solicitado, hubiesen desempeñado funciones anteriormente en la Compañía, en igual puesto de trabajo de la vacante a cubrir, con

carácter eventual, interino, con contrato de temporada o duración determinada, no tuviesen nota desfavorable en su expediente y hubiesen probado satisfactoriamente, a juicio de la Dirección de la Compañía, su capacitación para el desempeño del cometido.

Art. 26. *Promoción por cambio de nivel.*—Se producirá automáticamente cuando por el Tripulante Auxiliar se cumplan las tres condiciones siguientes:

1.ª Por permanecer dos años en cada nivel alcanzado hasta el segundo inclusive, tres años en el primero y cinco años en el 1.ª.

2.ª Por haber efectuado, dentro de su grupo, el 60 por 100 de la media anual de las horas voladas por la flota o flotas en que haya permanecido durante ese tiempo, con la excepción de las personas que hayan desempeñado cargos directivos, de inspección o instrucción y/o representación sindical de Tripulantes Auxiliares de Vuelo.

3.ª Superar satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho período, las cuales serán las adecuadas para la función propia de los Auxiliares de Vuelo.

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

Art. 27. *Cambio de nivel diferido.*—Cuando a un Tripulante Auxiliar, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados 1 y 2 del artículo 26, le quede diferida su promoción por no cumplir los exigidos en el apartado 3 del mismo artículo, le quedará diferida aquella al doble del tiempo exigido para la promoción normal o hasta que, alternativamente, haya superado durante dicho período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

Art. 28. *Progresión.*—La progresión que entraña el paso de un avión a otro se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para ello, con arreglo al número de orden que les corresponda en el escalafón administrativo de la Compañía.

Las pruebas de progresión se darán a conocer a la representación de los Tripulantes Auxiliares 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, en la medida de lo posible, de acuerdo con el orden del escalafón administrativo.

Art. 29. *Renuncia a la progresión.*—Si un Tripulante Auxiliar renuncia voluntariamente y por escrito a progresar, permanece como consecuencia de ello en el tipo de avión en que estaba, y deberá continuar en el mismo al menos dieciocho meses desde la fecha de la renuncia.

Art. 30. *Opción a cambio de grupo.*—El personal Auxiliar de Vuelo, fijo en plantilla, que desee cubrir alguna vacante perteneciente a otro grupo o categoría del personal de tierra, tendrá opción a realizar las pruebas y exámenes correspondientes y, llegado el caso, preferencia sobre el personal de nuevo ingreso, siempre que no tuviese nota desfavorable en su expediente y bajo la condición de someterse a las mismas pruebas y requisitos que se exigirán al personal de exterior de la Empresa.

Ha de entenderse, naturalmente, que el personal del interior debe superar los mínimos establecidos previamente por la Dirección en cada uno de los exámenes o pruebas establecidos al efecto y que la preferencia será válida tan sólo en igualdad de condiciones con los resultados obtenidos por el personal del exterior.

CAPITULO V

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

Art. 31. *Vinculaciones.*—Los Tripulantes Auxiliares, según su permanencia al servicio de la Empresa, pueden ser fijos, contratados por tiempo determinado, interinos, eventuales o de temporada.

Art. 32. *Fijos.*—Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

Art. 33. *Contratados por tiempo determinado.*—Son aquellos que formalizan contrato para la realización de obras o prestación de servicios determinados o por un plazo cierto.

Art. 34. *Interinos.*—Son aquellos Tripulantes Auxiliares que se contratan para sustituir a personal fijo durante la ausencia de éste, sea cualquiera la causa determinante de tal ausencia, siempre que conlleve para la Empresa la obligación de reservar plaza al ausente.

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

Art. 35. *Eventuales.*—Son los admitidos para realizar una actividad excepcional o esporádica en la Empresa.

El plazo de contratación no podrá exceder de seis meses, salvo que, finalizados éstos, no se hubieran cubierto las necesidades temporales para las que se contrató al empleado, caso en

el que podrá formalizarse nuevo contrato eventual por otros tres meses como máximo.

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

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

Art. 36. *De temporada.*—Son los Tripulantes Auxiliares contratados para época o estación determinada. La duración del contrato se adaptará a las necesidades, sin que pueda exceder de siete meses.

El temporero no podrá ser nuevamente contratado como tal hasta transcurrir un plazo no inferior a siete meses entre el término del contrato precedente y el comienzo del nuevo.

Dicho plazo se reducirá a cinco meses cuando el contrato precedente haya durado al menos seis.

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

Art. 37. *Finalización del contrato.*—Los Tripulantes Auxiliares contratados sin tener la condición de fijos terminarán su relación laboral de acuerdo con lo estipulado en los artículos precedentes, sin que ellos ni la Empresa adquieran por ello derecho a indemnización alguna.

SECCION SEGUNDA.—TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA

Art. 38. *Auxiliar de Vuelo de plantilla.*—Los Auxiliares de Vuelo en plantilla podrán encontrarse en alguna de las siguientes situaciones:

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

Art. 39. *Auxiliar de Vuelo en activo.*—Son los Tripulantes Auxiliares de Vuelo que, superando el período de prueba, desempeñan al servicio de «Transeuropa» las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

Art. 40. *Comisión de servicio.*—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los Auxiliares de Vuelo de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

Art. 41. *Tripulantes Auxiliares de Vuelo con licencia.*

A) Licencia retribuida. «Transeuropa» concederá licencia retribuida a los Tripulantes Auxiliares de Vuelo que la soliciten, siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1. Tres días naturales, ampliables a siete, por enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos incluido el parentesco político), abuelos o nietos.
 2. Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral por los familiares que se expresan en el párrafo anterior número 1.
 3. Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda de hijos o hermanos, incluso los hermanos políticos.
- En los casos enumerados se concederá licencia por el período máximo si los hechos que la justifican se produjeran fuera del lugar en que, a la sazón, tenga su domicilio, aunque sea con carácter temporal, el Tripulante Auxiliar de Vuelo en virtud de su situación laboral.
4. Diez días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.
 5. El tiempo indispensable para exámenes o para cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público.

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

En los supuestos en que el nacimiento del derecho a la licencia se produce necesariamente con el hecho causante (enfermedades graves o muertes), bastará la comunicación en el plazo de tiempo más breve posible a la Empresa.

En los demás supuestos se requerirá necesariamente la petición de la licencia por escrito al menos con setenta y dos horas de antelación al momento del disfrute.

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

Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas, en cuanto al número de Tripulantes Auxiliares de Vuelo que puedan disfrutar de las mismas, será de una por cada treinta o fracción dentro de cada flota o grupo.

Para evitar modificaciones y alteraciones en el nombramiento de servicios, la petición de licencia no retribuida deberá presentarse por escrito al Jefe inmediato con una antelación mínima de veinticinco días al comienzo del mes en que se desee disfrutar.

Art. 42. *Excedencia voluntaria.*—Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo fijos en plantilla, con un tiempo mínimo de dos años de antigüedad en la Compañía, podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

Se concederá excedencia voluntaria por plazo no inferior a seis meses, prorrogable, ni superior a tres años. La petición de prórroga se formulará por escrito dirigido a la Dirección de la Compañía con una antelación mínima de un mes sobre la fecha en que inicialmente terminase la excedencia. La prórroga será concedida siempre que persistan las causas que motivaron la concesión, no exista petición pendiente de atender y las necesidades del servicio lo permitan.

El tiempo de duración de excedencia no se computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía. Cuando existieran varias peticiones de excedencia tendrá preferencia la del Tripulante Auxiliar de Vuelo que la haya solicitado con anterioridad, y si las solicitudes fueran de la misma fecha, tendrá prioridad la del Tripulante Auxiliar de Vuelo con más antigüedad en «Transeuropa».

La petición de excedencia se despachará favorablemente en el plazo de tres meses a partir de la fecha de su presentación, cuando los motivos hayan sido debidamente justificados.

No existirá por parte de «Transeuropa» obligación de conceder excedencias voluntarias en número superior a una por cada treinta Auxiliares fijos de plantilla.

El Tripulante Auxiliar de Vuelo en excedencia voluntaria no podrá prestar servicio en otra Empresa dedicada a la actividad aérea, salvo en el caso de que «Transeuropa» lo hubiese autorizado expresamente. El incumplimiento de esta condición producirá el cese definitivo del excedente de «Transeuropa».

El Tripulante Auxiliar de Vuelo en situación de excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la Dirección de la Compañía inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que correspondan a un Tripulante Auxiliar de Vuelo 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. La reincorporación del Tripulante Auxiliar de Vuelo se efectuará en la flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia, y si esta flota no existiera, pasará a la análoga.

La reincorporación se efectuará en la primera vacante que se produzca correspondiente a su grupo. A partir de la entrada en vigor de este Convenio, el Tripulante Auxiliar de Vuelo 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 por escrito treinta días antes de la terminación del plazo de la excedencia, causará baja definitiva en «Transeuropa».

Art. 43. *Excedencia forzosa.*—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público por Decreto o elección, que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los Tripulantes Auxiliares de Vuelo en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquélla determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, el excedente perderá el derecho a su reincorporación en «Transeuropa».

Art. 44. *Tripulantes de baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al Tripulante Auxiliar 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 que estén señalados.

A efectos de promoción por cambio de nivel, se establece que en caso de accidente en acto de servicio o enfermedad profesional, el Tripulante Auxiliar no se verá afectado por el cómputo que se exige en el artículo 28, apartado 2.

Art. 45. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante Auxiliar de Vuelo cuando, por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Se entiende que, en los supuestos contemplados, la Empresa reconocerá los derechos de índole económica y laboral al Tripulante Auxiliar de Vuelo durante el plazo máximo, en conjunto, de dos meses; bien entendido que para tener esta consideración, la situación no deberá tener su causa u origen en actos voluntarios del Tripulante Auxiliar que estuvieran prohibidos o fuesen contrarios a Ley y, asimismo, que la causa u origen haya acontecido cuando el Tripulante Auxiliar estuviese prestando servicio efectivo para la Empresa, ello sin perjuicio de la aplicación de las facultades disciplinarias potestativas de la Empresa.

Art. 46. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*—Teniendo en cuenta el grado de especialización de los Tripulantes Auxiliares y el coste que implica su formación, vestuario, equipamiento y sustitución, las peticiones de baja voluntaria en la Empresa deberán notificarse con un preaviso mínimo de tres meses a la fecha en que se pretenda causar baja.

El incumplimiento por parte del trabajador de la obligación de preavisar con la antelación indicada dará derecho a la Empresa a proceder conforme a lo contemplado en el artículo 32, párrafo segundo, de la Ordenanza Laboral.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 47. *Base.*—Lugar donde un Tripulante Auxiliar de Vuelo 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. 48. *Base principal.*—Es aquella que figura en el contrato de trabajo del Tripulante Auxiliar de Vuelo para su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

Art. 49. *Destacamento.*—El lugar donde un Tripulante Auxiliar de Vuelo se encuentra desplazado fuera de su base principal o residencia habitual por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días, pero no superior a siete meses.

Art. 50. *Residencia.*—El lugar donde un Tripulante Auxiliar de Vuelo se desplaza fuera de su base principal o residencia habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a siete meses y hasta dos años.

Art. 51. *Destino.*—El lugar al que un Tripulante Auxiliar de Vuelo tiene que desplazarse fuera de su base principal o residencia habitual por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Art. 52. *Actividad laboral.*—Todo el tiempo en que un Tripulante Auxiliar de Vuelo permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar, de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas. Comprende los tiempos de actividad, tanto aérea como en tierra. La actividad laboral mensual se fija en ciento setenta y cinco horas.

Art. 53. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación de un Tripulante Auxiliar de Vuelo en el aeropuerto y firma para efectuar un servicio, inmediatamente después de terminar un período de descanso, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión una vez completada la última etapa.

La hora de presentación será establecida por la Empresa, según el tipo de aeronave y operación a realizar.

Art. 54. *Actividad aérea diurna.*—La comprendida entre las siete y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

Art. 55. *Actividad aérea nocturna.*—La comprendida entre las veintiuna y las siete horas locales del lugar donde se inicie la actividad.

Art. 56. *Límites de actividad.*

1. Para los vuelos cuya hora de salida (ETD) se establezca entre las siete y las catorce cincuenta y nueve horas locales del lugar donde se inicie el servicio, el tiempo máximo de actividad aérea será de catorce horas.

2. Para los vuelos cuya hora de salida (ETD) se establezca entre las quince y las veinte cincuenta y nueve horas lo-

cales del lugar donde se inicie el servicio, el tiempo máximo de actividad aérea será de doce horas.

3. Para los vuelos cuya hora de salida (ETD) se establezca entre las veintiuna y las seis cincuenta y nueve horas locales del lugar donde se inicie el servicio, el tiempo máximo de actividad aérea será de diez horas.

4. Para los vuelos de larga duración que sean necesarios en la programación de la Empresa se estudiará su procedencia y limitabilidad en el plazo de setenta y dos horas, a tenor de las funciones que se atribuye a la representación de los Tripulantes Auxiliares de Vuelo en el anexo VII.

5. El incremento potestativo del Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley o con la finalidad de completar un servicio, cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía, no será programable a priori y, a efectos de limitación, no será superior a dos horas.

Art. 57. *Tiempo de vuelo.*—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a ponerse en movimiento por su propia fuerza motriz y/o con ayuda de medios externos, con el objeto de despegar, hasta que, realizado el aterrizaje, aquella queda inmovilizada y con sus motores parados.

El tiempo de vuelo, tal como aquí se define, es sinónimo del «tiempo entre calzos» de uso general.

A efectos económicos se entenderá por tiempo de vuelo el constituido por los siguientes periodos:

— El denominado «rueda a rueda» o «entre ruedas» es decir, el transcurrido desde el momento en que la aeronave inicia la carrera de despegue hasta el momento en que se desvía de la dirección de aterrizaje para dirigirse al estacionamiento.

— Diez minutos más por etapa a sumar al anterior periodo por compensación del tiempo de rodaje.

— Siempre que el tiempo comercial programado resulte superior al cómputo de los dos periodos anteriores se devengará éste.

Art. 58. *Descanso.*—Tiempo asignado por la Compañía a un Tripulante Auxiliar de Vuelo con el fin específico de que pueda descansar entre dos periodos de actividad aérea.

Art. 59. *Lugar de descanso.*—Aquel que dispone de instalaciones y condiciones adecuadas para el descanso del Tripulante Auxiliar de Vuelo, bien sea en su domicilio particular, en hotel, residencia o apartamento.

Art. 60. *Tiempo de descanso.*—El tiempo de descanso normal será igual al invertido en el servicio anterior y nunca inferior a diez horas computadas desde treinta minutos después de quedar inmovilizado el avión, una vez completada la última etapa, hasta la hora de presentación y firma para iniciar una nueva actividad.

Art. 61. *Descanso en Navidad y fin de año.*—Con la finalidad de que los Tripulantes Auxiliares de Vuelo puedan celebrar las festividades de Nochebuena, Navidad, fin de año y año nuevo, no se programará ninguna actividad aérea entre las veinte horas locales del día 24 de diciembre y las doce horas del día 25 de diciembre y entre las veinte horas del 31 de diciembre y las doce horas locales del día 1 de enero.

Art. 62. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo durante el cual un Tripulante Auxiliar de Vuelo puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de instalaciones adecuadas para ello (cama y servicios sanitarios) previstos por la Compañía.

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

El descanso parcial en tierra tendrá la consideración de actividad aérea.

Art. 63. *Límite de actividad aérea normal.*—Se considera límite normal de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 64. *Máximo de actividad aérea.*—El que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel que dispone un Comandante para terminar un servicio y siempre que la no ejecución del mismo pueda ser causa de perjuicio notorio para la Compañía.

Art. 65. *Actividad aérea incrementada.*—La que puede obtenerse cuando en un periodo de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial. Los descansos parciales en tierra permitirán prolongar los límites normales de actividad aérea en la mitad del tiempo del descanso efectivo.

Art. 66. *Servicios de vuelo.*—Etapa o serie de etapas programadas a un Tripulante Auxiliar de Vuelo para su realización en un periodo de actividad laboral sin interrupción de descanso.

Art. 67. *Serie de servicios de vuelo.*—Servicios de vuelo asignados a un tripulante Auxiliar de Vuelo a realizar desde que abandona su base y hasta su regreso a ella.

Art. 68. *Etapa.*—Trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, siempre que éste no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 69. *Vuelos de situación y de posición.*

a) Vuelos de situación: Son los desplazamientos realizados por los Tripulantes Auxiliares de Vuelo pero no en función de

tales, tanto en aviones propios de «Transeuropa» como ajenos a ésta, para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación de éste.

b) Vuelos de posición: Aquellos en que se desplaza un avión bien para emprender un servicio programado o a la terminación del mismo o para sustituir o auxiliar a otro averiado.

Art. 70. *Actividad en tierra.*—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden ser asignadas a un Tripulante Auxiliar de Vuelo por la Dirección de la Compañía en cumplimiento de lo contemplado en el artículo 52.

A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento y actividades similares, relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas.

Art. 71. *Imaginaria.*—Situación durante la cual un Tripulante Auxiliar de Vuelo permanece a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, para lo cual el Tripulante Auxiliar de Vuelo será requerido por la Compañía con la mayor antelación posible, comprometiéndose éste a incorporarse con la mayor diligencia al servicio asignado.

Sólo a efectos de límites de programación el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral.

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

Un periodo de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

Art. 72. *Retén.*—Tripulante Auxiliar de Vuelo en disposición de pasar a situación de imaginaria, o para iniciar el periodo de actividad aérea que se le encomiende, con un preaviso de tres horas.

A efectos de límite de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

Art. 73. *Día franco de servicio.*—Aquel en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante Auxiliar de Vuelo puede ser requerido para realizar un servicio de vuelo.

Este deberá serle asignado y comunicado antes de las veintidós horas locales del día anterior, y para la iniciación de la actividad aérea asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

Para conocer, en su caso, el nombramiento del servicio, el Tripulante Auxiliar de Vuelo obligatoriamente deberá establecer contacto con la Compañía entre las veintidós y las veinticuatro horas locales de la víspera del día franco de servicio, en el entendido de que, caso de estar prestando servicio de vuelo durante dicho periodo, el Tripulante Auxiliar estará obligado a contactar con la Compañía, acto seguido de regresar a base, para conocer el servicio que eventualmente tuviese asignado en su día franco.

Si no le ha sido nombrado servicio o asignada obligación alguna dentro del plazo marcado, el Tripulante Auxiliar de Vuelo quedará relevado de cualquier otra obligación.

Art. 74. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante Auxiliar de Vuelo, sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su ase sin restricciones.

Art. 75. *Días libres.*—Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo disfrutaran de diez días naturales libres cada mes en su base, conforme a las siguientes condiciones:

a) De ellos, cinco días estarán unidos en un bloque de tres y otro de dos.

b) Los cinco días citados anteriormente tendrán carácter de inalterables en su programación de fechas y no podrán ser variados por la Compañía, excepto en el caso de consideraciones especiales notificadas al afectado con la mayor antelación posible y conformidad voluntaria de éste. Los restantes días libres podrán ser variados con un preaviso mínimo de treinta y seis horas.

c) Todo día en que un Tripulante Auxiliar de Vuelo deba pasar un reconocimiento médico reglamentario deberá ser precedido de un día libre.

d) Durante los programas de los cursos teóricos, cuya duración resulte igual o superior a cinco días de una misma semana, deberán respetarse como libres los fines de semana a partir de las trece horas del sábado y hasta las veintiuna horas del día siguiente, domingo.

e) Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo que hayan de incorporarse a un destacamento, residencia o destino podrán disponer además de los días libres que se indican en el párrafo primero de este artículo, de los que se citan a continuación para organizar los preparativos de su traslado:

— Dos días libres e incasos de destacamento con duración superior a tres semanas.

— Cuatro días libres en los traslados de residencia.

— Seis días en el supuesto de cambio de destino.

Al reincorporarse a su residencia habitual dispondrán de la mitad del número de días asignados para la incorporación.

f) Con la finalidad de preservar la realidad del día libre, cuando éste se disfrute entre los días de servicio, su duración efectiva será de treinta horas como mínimo, lo que significa que el Tripulante Auxiliar de Vuelo no puede ser requerido

a presentarse para iniciar el servicio subsiguiente antes de las siete horas locales del día siguiente al libre.

g). Cuando un Tripulante Auxiliar de Vuelo pierda, por necesidades del servicio, alguno de los días libres que le correspondan mensualmente y no se puedan recuperar durante el mismo mes o en el inmediato siguiente, podrá optar, previo acuerdo con la Empresa, por su recuperación en el curso del segundo mes o añadirlo a sus vacaciones anuales.

Art. 76. *Vacaciones.*—Período de treinta días naturales, o fraccionados en dos turnos de quince días, que disfrutarán anualmente los Tripulantes Auxiliares de Vuelo con carácter retribuido en la época de disponibilidad.

Cuando las vacaciones anuales sean disfrutadas en fracciones, éstas computarán a efectos del mínimo mensual garantizado por prima de razón de viaje, de forma que por cada día natural de vacaciones corresponda una treintava parte (1/30) de las sesenta horas mensuales garantizadas.

La prima por razón de viaje se abonará en el período anual de vacaciones, mediante regularización individual practicada al finalizar cada año natural, en base a un 75 por 100 del promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro por cada Tripulante Auxiliar de Vuelo en el resto de los meses de ese mismo año.

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

Art. 77. *Vuelos nocturnos.*—Cuando un Tripulante Auxiliar hubiese terminado su actividad laboral inmediatamente después de las cuatro horas locales de la mañana, después de haber efectuado también vuelo nocturno en la noche inmediata precedente, no se le programará ningún vuelo antes de las ocho horas locales del tercer día.

En ningún caso se programará a un mismo Tripulante vuelos nocturnos durante tres días consecutivos.

SECCION SEGUNDA

Art. 78. *Limitaciones y regulaciones.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta sección.

Las programaciones periódicas se establecerán de acuerdo con las normas reguladoras de trabajo y descanso definidas en el marco de este Convenio.

La Compañía regulará, trimestralmente, sus programaciones de modo que, en la medida de lo posible y atendiendo a todas las circunstancias que concurren en el personal y que se derivan de la operación, las horas voladas, las imaginarias, retenes, días libres y días fuera de base vayan distribuyéndose de la forma más racional y equitativa posible, dentro de márgenes prudenciales, entre todos los tripulantes Auxiliares de Vuelo de una misma flota.

Art. 79. *Límite máximo de horas de vuelo.*—A este efecto se establecen los límites siguientes:

- Límite mensual: Noventa y cinco horas.
- Límite trimestral: Dosecientas setenta horas.
- Límite anual: Novcientas horas.

Para el cómputo de estas horas se considerará el tiempo de vuelo que se define en el artículo 57.

SECCION TERCERA

Art. 80. *Rotación de vacaciones anuales.*—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones viene determinado por lo previsto en el anexo V de este Convenio.

CAPITULO VII

Retribuciones

Art. 81. *Conceptos retributivos.*—Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo de «Transeuropa» a quienes se aplica el presente Convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas:

1. Sueldo base.
2. Premio de antigüedad.
3. Prima por razón de viaje garantizada.
4. Pagas extraordinarias.

b) Retribuciones variables:

1. Prima por razón de viaje en exceso (primer y segundo bloque).
2. Prima por exceso de actividad laboral (primer y segundo bloque).
3. Prima por razón de viaje en vuelos de situación, posición.
4. Plus de nocturnidad.

c) Otras retribuciones:

1. Prima por función de jefatura de cabina.
2. Plus de transporte.

3. Dietas.
4. Imaginaria, retén.
5. Comisiones de venta a bordo.

Art. 82. *Sueldo base.*—Sueldo base es el que se determina en el anexo I de este Convenio.

Art. 83. *Premio de antigüedad.*—El personal Auxiliar de Vuelo de plantilla de «Transeuropa» recibirá por este concepto un 7,5 por 100 del sueldo base por cada tres años de servicio a la Compañía.

Se respetarán las percepciones superiores devengadas por este concepto para el personal ingresado con anterioridad al 1 de enero de 1975 hasta tanto el 7,5 por 100 del sueldo base anteriormente indicado no iguale o supere la cantidad fija que vienen percibiendo.

A efectos únicos del cómputo de la antigüedad se tendrá en cuenta el tiempo efectivo de servicio de la Compañía, independientemente de los grupos laborales en los que se haya estado encuadrado, considerándose en todos los casos la antigüedad desde la fecha en que se firma el correspondiente contrato de trabajo.

Este premio de antigüedad se devengará a partir del día primero del mes en que se cumplan los tres años que acreditan el trienio y con la retribución de ese mes.

En todo caso se computará a estos efectos:

- El tiempo de vacaciones anuales reglamentarias.
- Pagas extraordinarias.
- Licencias retribuidas.
- Excedencias especiales.
- Incapacidad laboral transitoria.

Art. 84. *Prima por razón de viaje garantizada.*—Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán en concepto de prima, por razón de viaje garantizada mensualmente, las cantidades que se especifican en el anexo I según su nivel.

Las cantidades determinadas en estas tablas por este concepto están calculadas sobre la base de sesenta horas mensuales al precio del primer bloque correspondiente.

Art. 85. *Pagas extraordinarias.*—Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán los días 15 de julio y 15 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por la cuantía mensual de los siguientes conceptos:

- Sueldo base.
- Prima de antigüedad.
- Prima por razón de viaje garantizada.

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

Art. 86. *Gratificación por destacamento.*—Los Tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo III, apartado B).

Art. 87. *Gratificación por residencia.*—La gratificación por residencia será igual al 85 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 88. *Gratificación por destino.*—La gratificación de destino será igual al 60 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 89. *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 Auxiliar de Vuelo recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración de su desplazamiento.

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causas imputables a la Compañía, el Tripulante Auxiliar de Vuelo recibirá, en casos de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Art. 90. *Imaginaria y retén.*—La situación de imaginaria tiene la siguiente consideración:

1. En los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) tiene la consideración del 100 por 100 de actividad laboral.

2. Fuera de los locales fijados por la Compañía el día completo (veinticuatro horas) tiene la consideración del 50 por 100 de actividad laboral.

3. Cuando se combinen las situaciones 1 y 2 se establecerá el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará la consideración que corresponda.

No obstante lo señalado anteriormente, a efectos económicos la situación de imaginaria se devengará conforme a los siguientes términos.

a) Dos horas y media de vuelo (2,50 en decimal) del primer bloque y del grupo y nivel correspondiente por día completo (veinticuatro horas) permanecido en esta situación.

b) Cuando un Tripulante Auxiliar de Vuelo en situación de imaginaria sea requerido a emprender actividad aérea, se devengará la parte proporcional de la unidad antes indicada (2,50 horas en decimal) por el tiempo transcurrido desde la iniciación de la imaginaria hasta el momento en que comience la actividad aérea y, además, ese período de tiempo que media entre una y otra situación computará en su mitad, a efectos de actividad laboral mensual, con el tratamiento que corresponda a las situaciones 1, 2 o 3 del apartado anterior.

La actividad aérea realizada a partir de una situación de imaginaria devengará los emolumentos normales establecidos.

Retén: A efectos económicos el tiempo permanecido en situación de retén se computará como actividad laboral en un 50 por 100 del tiempo establecido para la imaginaria, en cualquiera de las modalidades descritas en los puntos 1, 2 y 3 de este artículo.

Art. 91. Comisión de servicio.

1. A efectos económicos, los Tripulantes Auxiliares durante cursos como alumnos o en comisiones de servicio realizadas en los términos contemplados en el artículo 40 percibirán el mínimo mensual garantizado o la parte alicuota que les corresponda por el número de días permanecidos en tal situación.

2. No obstante lo anterior, durante los cursos o situaciones de comisión de servicio de duración igual o superior a un mes continuado, para el cómputo del concepto de prima por razón de viaje garantizada, equivalente a sesenta horas mensuales, se considerará la media de las horas de vuelo efectuadas en igual período de tiempo por los Tripulantes Auxiliares de su flota en situación de actividad, siempre que esa media resulte superior en número de horas a la prima por razón de viaje garantizada.

3. Quedan excluidos de estas condiciones los Tripulantes Auxiliares de nuevo ingreso durante la duración de todos los cursos iniciales de capacitación y tanto quedan definitivamente habilitados para el normal desempeño de sus funciones a bordo sin restricción alguna.

4. A efectos de dietas, siempre y cuando los cursos o la actividad derivada de la situación de comisión de servicio se realicen fuera de la base habitual, se estará a lo dispuesto para estos fines en los artículos y anexos correspondientes.

Art. 92. Prima por razón de viaje en exceso.—Es la retribución variable que percibe el personal Auxiliar de Vuelo cuando se produce un exceso sobre las sesenta horas que constituyen la prima por razón de viaje mensual garantizada.

Su cuantía se establece en dos grupos (primero y segundo) que están definidos en el anexo I.

Art. 93. Prima por exceso de actividad laboral.—Se establece esta prima para el personal Auxiliar de Vuelo y para retribuir aquellos casos en que se rebasa la actividad laboral mensual, fijada en ciento setenta y cinco horas en el artículo 52.

Su cuantía se establece en dos grupos (primero y segundo) que están definidos en el anexo I.

Art. 94. Disposiciones generales.

a) El pago de las retribuciones se efectuará por meses vencidos. Como quiera que un número considerable de conceptos dependen de datos relacionados con el trabajo efectuado por el Tripulante Auxiliar de Vuelo hasta la última hora del último día del mes, la liquidación mensual por pago de haberes al personal Auxiliar de Vuelo se practicará el día 10 del mes inmediato siguiente.

b) Los haberes se harán efectivos en metálico, talón bancario o transferencia y a cada Tripulante Auxiliar de Vuelo se le entregará su recibo de salario, según documento autorizado por el Ministerio de Trabajo, en su lugar de trabajo (y dentro de las horas laborales habituales).

c) El trabajador tendrá derecho a percibir, previa justificación de su necesidad, anticipos a cuenta por el trabajo ya realizado en cuantía que no podrá exceder del 90 por 100 del importe de los servicios prestados.

Art. 95. Prima por función de jefatura de cabina.—El importe a percibir por este concepto es el que se determina en el anexo I de este Convenio.

Art. 96. Plus de nocturnidad.—En concepto de plus de nocturnidad se abonará cada hora de actividad nocturna, tal como se determina en los artículos 55 y 77, con un incremento del 20 por 100 del sueldo base, partido por sesenta, del grupo correspondiente.

Art. 97. Licencia retribuida.—El Tripulante Auxiliar en situación de licencia retribuida, tal y como se contempla en el artículo 41 de este Convenio, percibirá, además del sueldo base y el premio de antigüedad, la prima de vuelo garantizada equivalente a sesenta horas mensuales al precio del primer bloque o la parte alicuota que le corresponda por este concepto por el número de días permanecidos en esta situación.

Art. 98. Retribución en período de vacaciones.—Durante las vacaciones anuales reglamentarias el Tripulante Auxiliar de Vuelo percibirá, además del sueldo base, la prima por razón de viaje y premio de antigüedad.

Se percibirá asimismo, y en los casos que proceda, la prima de responsabilidad.

Art. 99. Primas por razón de viaje en vuelos de situación de posición.

a) Vuelos de situación: En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 69, los Tripulantes Auxiliares percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado y al precio de la prima por razón de viaje del primer bloque en su grupo y nivel.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 79 y, sin embargo, serán computables, en su 50 por 100, a efectos de las sesenta horas de la prima por razón de viaje mensual garantizada.

A los efectos oportunos computan al 100 por 100 como actividad aérea. En estos desplazamientos se utilizarán billetes con plazas reservadas.

b) Vuelos de posición: En los vuelos de posición, tal y como se definen en el artículo 69, los Tripulantes Auxiliares percibirán el 100 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado y al precio de la prima por razón de viaje del primero o segundo bloque, como corresponda, de su grupo y nivel.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 79 y, sin embargo, computan en su totalidad a efectos de las sesenta horas de la prima por razón de viaje mensual garantizada.

A los efectos oportunos computan al 100 por 100 como actividad aérea.

Art. 100. Ventas a bordo.—En concepto de comisión los Tripulantes Auxiliares de Vuelo percibirán sobre el valor bruto de la venta que se realice a bordo una comisión total del 14 por 100 que se distribuirá de la forma siguiente:

Flota Caravelle:

— 6 por 100 para el Auxiliar en funciones de Jefe de Cabina.

— 8 por 100 a distribuir por partes iguales entre los Auxiliares de Vuelo comunes que integran el resto de la tripulación.

Las diferencias que eventualmente se produzcan en cada vuelo por exceso o defecto entre la recaudación efectiva y la valoración de los productos vendidos se distribuirán o deducirán mensualmente en base a los mismos porcentajes indicados anteriormente.

Los Jefe de Cabina liquidarán las ventas a bordo con toda prontitud en las oficinas designadas por la Compañía al efecto.

En el mes inmediato siguiente al de la fecha de las liquidaciones se procesarán administrativamente las comisiones por ventas a bordo, cuyos importes se harán efectivos a los interesados en la nómina correspondiente a dicho mes.

La Compañía se reserva el derecho de establecer, en cada momento, el procedimiento operativo y administrativo para la distribución de esta comisión, bien sea por asignación directa de los porcentajes de la venta realizada en cada vuelo o serie de vuelos, al personal Auxiliar de Vuelo que haya participado en el mismo, o mediante distribución del porcentaje total mensual obtenido en la flota entre los Tripulantes Auxiliares integrantes de la misma, respetando los porcentajes destinados a Jefes de Cabina y a Auxiliares comunes.

Se entiende que si por consideraciones organizativas o productivas de la Empresa o si por cualquier otra causa imputable al personal Auxiliar de Vuelo éste dejase de realizar esta función, no tendrá derecho a estas percepciones ni a complemento sustitutivo alguno.

Art. 101. Dieta.—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de la base y cuyas cuantías se especifican en el anexo III.

Art. 102. Dieta de excursión.—Cuando se lleven a cabo vuelos de excursión nacionales, con regreso a la base de origen el mismo día de la salida, la Compañía abonará a los Tripulantes Auxiliares de Vuelo el importe de una dieta nacional completa.

En las excursiones internacionales de la misma naturaleza, la Compañía abonará a los Tripulantes Auxiliares de Vuelo, para atender a todos sus gastos esenciales, incluida la alimentación, el importe de una dieta internacional completa.

Cuando el tiempo de estancia en el punto de destino sea superior a seis horas, desde el momento de la llegada al aeropuerto y hasta el de despegue sucesivo, la Compañía proporcionará además, por su cuenta, alojamiento y transporte desde el aeropuerto a éste y viceversa, efectuando las reservas oportunas.

Los tiempos invertidos en las estancias en los puntos de destino no computarán a efectos del descanso mínimo ni a efectos del límite de actividad aérea ni de la laboral. Concluido el servicio de excursión, al regresar al punto de origen, el Tripulante Auxiliar de Vuelo disfrutará el descanso mínimo establecido en este Convenio.

Art. 103. Cómputo de dietas.—La percepción de las dietas nacionales o internacionales, según proceda, en base a la definición consignada en el artículo 101, se computará conforme a las siguientes normas:

1.ª Se percibirá una dieta completa cuando la llegada a un aeropuerto fuera de la base se realice antes de las catorce horas

locales, no se almuerze a bordo ni se perciba la compensación descrita en el artículo 105 y se pernocte hasta el día siguiente.

2.ª Se percibirá media dieta cuando la llegada a un aeropuerto fuera de la base se realice después de las catorce horas locales, no cene a bordo ni se perciba la compensación descrita en el artículo 105 y se pernocte hasta el día siguiente.

3.ª Se percibirá media dieta cuando la salida de un aeropuerto fuera de base, después de una pernocta, se realice después de las catorce horas y antes de las veintidós horas locales, no se almuerze a bordo ni se perciba la compensación descrita en el artículo 105.

4.ª Se percibirá una dieta completa cuando la salida de un aeropuerto fuera de la base, después de una pernocta, se realice después de las veintidós horas locales, sin cenar ni percibir la compensación descrita en el artículo 105.

Art. 104. Actualización de dietas.—La actualización de los valores de las dietas nacionales y extranjeras se llevará a cabo con la revisión del Convenio.

Dicho ajuste se efectuará, asimismo, para las gratificaciones establecidas por destacamento, residencia o destino.

En cuanto se refiere a la dieta extranjera, periódicamente se tendrán en cuenta las fluctuaciones sustanciales que experimente el mercado oficial de divisas con la finalidad de mantener la capacidad adquisitiva de esta percepción en el extranjero.

Art. 105. Comidas de Tripulantes Auxiliares de Vuelo.—Las comidas de los Tripulantes Auxiliares durante los servicios de vuelo se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. «Transeuropa» suministrará a sus aviones comidas para los Tripulantes Auxiliares de Vuelo en los periodos que éstas correspondan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.

2. Por razones de seguridad se adoptarán toda suerte de medidas de higiene en el suministro de estas comidas, las cuales no podrán permanecer a bordo, antes de ser consumidas, por espacio superior a seis horas.

3. Por las mismas razones elementales de seguridad que aconsejan que la comida del Comandante sea siempre distinta a la del Copiloto, se aplicará el mismo tratamiento a la Jefe de Cabina respecto a las otras Auxiliares de Vuelo.

4. La Compañía cuidará que la calidad de estas comidas para sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo responda a los niveles obligados que requiere este clase de suministro y, periódicamente, facilitará a los mismos información de la composición de los menús.

5. Dadas las características del servicio que presta la Compañía, las comidas que los Tripulantes Auxiliares de Vuelo efectúen a bordo entre las trece y las quince horas locales y entre las veintiuna y las veintidós horas locales se compensarán por la Empresa mediante el abono de 300 pesetas por comida principal.

Art. 106. Alojamiento en las escalas imprevistas.—Las Delegaciones, o el Control Central de Vuelos, harán las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes Auxiliares de Vuelo alojamientos individuales, siempre que ello sea posible, para las estancias que resulten necesarias como consecuencia de estas escalas.

Caso de no existir Delegación propia o no contar con facilidades de crédito en el lugar de que se trate, el Tripulante Auxiliar de Vuelo abonará el importe de su alojamiento y pasará el cargo correspondiente a la Compañía, aportando el justificante correspondiente.

Art. 107. Alojamiento.—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen los Tripulantes Auxiliares de Vuelo en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estarán a cargo de la Compañía.

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

El hotel seleccionado ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero.

Con el fin de garantizar un buen descanso, los Tripulantes Auxiliares de Vuelo serán alojados individualmente en habitaciones con baño.

Art. 108. Anticipo de dietas.—La Compañía facilitará anticipo de dietas al personal Auxiliar de Vuelo que lo solicite por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

CAPITULO VIII

Transportes

Art. 109. Transporte en base principal.—La Compañía abonará a cada Tripulante Auxiliar de Vuelo que permanezca en situación de actividad en vuelo la cantidad de 3.600 pesetas al mes, devengadas doce veces al año, en concepto de compensación por transporte y estacionamiento.

Este plus de transporte se revisará e incrementará proporcionalmente al incremento del precio del combustible.

Dicha cantidad compensará los desplazamientos del Tripu-

lante Auxiliar de Vuelo en sus trayectos desde su domicilio al aeropuerto y viceversa.

Art. 110. Transporte fuera de la base principal.—La Compañía facilitará a los Tripulantes Auxiliares de Vuelo, fuera de la base principal, el transporte desde el aeropuerto a su alojamiento, y viceversa, en el lugar donde se encuentre por razones de servicio.

El abono del transporte se hará directamente por la Compañía cuando en el lugar de que se trate exista representación propia, y, caso de no haberla, la Compañía compensará al Comandante de la Tripulación completa, previa justificación, el importe de los gastos incurridos.

Art. 111. Accidentes «in itinere».—«Transeuropa», a los efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo que pueden utilizar, por su cuenta, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonablemente exigidos por ella en cuanto a:

- Itinerarios normales.
- Medios adecuados.
- En tiempo razonable.
- Con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo al domicilio del Tripulante Auxiliar de Vuelo o lugar en que se aloje.

Art. 112. Normas para vuelos especiales.

1.ª Vuelos sobre países con conmociones de índole político-social: En los vuelos a países o sobrevolando países con conmociones de índole político-social de carácter nacional y/o internacional que conlleven una alta probabilidad de riesgo para el normal desarrollo de los mismos, el importe de la hora de vuelo será primada con un 100 por 100 del bloque que corresponda.

2.ª Voluntariedad: Estos serán de carácter voluntario.

3.ª Vuelos a países tropicales: En estos vuelos la Compañía facilitará a los Tripulantes Auxiliares los medios necesarios de prevención contra las enfermedades características de estas latitudes. No obstante, si algún Tripulante Auxiliar contrajese alguna enfermedad tropical, o producida por infección en dichas zonas, se considerará, a todos los efectos, enfermedad profesional.

Los Tripulantes Auxiliares se comprometen en estos casos y en todo momento a llevar al día su cartilla de vacunaciones, expedida por la Jefatura de Sanidad, y tomar los preventivos que asignen las normas dictadas por la Compañía.

Esta podrá verificar en cualquier momento su cumplimiento, siendo, en estos últimos casos, el Comandante del avión el responsable de comprobar que se cumplan estas normas en su presencia.

CAPITULO IX

Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 113. Enfermedad o accidente fuera del territorio español.—El personal que se halle en situación de comisión de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio nacional y siempre que no pueda acogerse a la Seguridad Social del país en que se encuentre por no existir convenio entre los dos Estados, tendrá pleno derecho a que la Compañía se haga cargo de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos de la Empresa aconsejen el traslado a su residencia, centro de trabajo habitual o al lugar que estimen conveniente, siendo a cargo de la Compañía los gastos de dicho traslado.

El Tripulante Auxiliar de Vuelo podrá pedir a la Empresa, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de los seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

Art. 114. Institución de Previsión Social «Loreto».—«Transeuropa» mantendrá concertado con la Institución de Previsión Social «Loreto» las coberturas para todos sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo, fijos en plantilla, al Concierto Colectivo y al Fondo Social de Vuelo, aportando el 50 por 100 de las primas correspondientes en ambos casos y corriendo el otro 50 por 100 de las primas a cargo de los propios Auxiliares de Vuelo.

El derecho al ingreso en el Concierto Colectivo se producirá a partir de la fecha de alta en la Empresa y en el Fondo Social de Vuelo comienza al adquirir el Tripulante Auxiliar de Vuelo la condición de fijo en plantilla. El importe de las penalizaciones que eventualmente fijase la Institución de Previsión Social «Loreto», para el ingreso, será en cualquier caso a cargo del propio interesado.

Por lo que se refiere a los derechos, condiciones, cuantías de las primas, etc. ambas partes quedan en todo sometidas a lo que en cada caso determine la propia Institución de Previsión Social «Loreto».

Art. 115. Traslado de cadáveres.—En caso de fallecimiento de un Tripulante Auxiliar de Vuelo, en acto de servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar que designen los familiares dentro del territorio español.

Art. 116. *Reconocimientos médicos anuales.*—El reconocimiento médico reglamentario en el CIMA será precedido de un día libre.

«Transeuropa» abonará a los Tripulantes Auxiliares de Vuelo fijos en plantilla los derechos médicos del CIMA. Sólo en aquellos casos en que necesariamente el reconocimiento reglamentario haya de pasarse en el Centro del CIMA, en Madrid, la Compañía facilitará, por su cuenta, el medio de transporte desde la base principal a Madrid y viceversa, el alojamiento en régimen de habitación y desayuno en Madrid, abonando, asimismo, el importe de una dieta nacional completa por cada reconocimiento.

Los tiempos invertidos por los Tripulantes Auxiliares de Vuelo en estos reconocimientos médicos reglamentarios, no computarán a ningún efecto en cuanto se refiere a la actividad laboral.

CAPITULO X

SECCION PRIMERA

Art. 117. *Billetes gratuitos.*—La concesión de billetes gratuitos a favor de los Tripulantes Auxiliares de Vuelo y de sus familiares, en los vuelos de «Transeuropa», queda sujeta a las siguientes normas.

1. La Compañía facilitará billetes gratuitos, con sujeción a disponibilidad de plaza a bordo, a todos los Tripulantes Auxiliares de Vuelo en la plantilla de la Empresa y, exclusivamente, a sus familiares de primer grado que dependan económicamente del mismo, habiten con él y siempre que sea factible la obtención del permiso de las autoridades aeronáuticas.

2. Para poder disfrutar los familiares desoritos de los beneficios indicados, será preciso que el Tripulante Auxiliar de Vuelo haya cumplido como mínimo siete meses de permanencia en la plantilla de la Empresa en calidad de fijo.

3. No será condición indispensable ni necesaria que tenga que viajar el Tripulante Auxiliar de Vuelo junto con sus familiares, cuando los que desean hacerlo sean solamente los beneficiarios.

4. Teniendo en cuenta los motivos especiales que concurran en cada solicitud, la Dirección General de la Compañía establece el siguiente orden de preferencia absoluta para el transporte de pasajeros con billetes gratuitos.

a) S-1. Viaje de servicio: Se considera en viaje de servicio a todo el personal de la Compañía que deba desplazarse cumpliendo —o con el objeto de cumplir— tareas encomendadas por la Empresa. A estos desplazamientos se les otorga el orden de prioridad I.

b) F-1. Personal de la Compañía y sus familiares, cuando el viaje se efectúe por razones de óbito, enfermedad grave, accidente, viaje nupcial o durante el período de las vacaciones anuales. A estos desplazamientos se les otorga el orden de prioridad II.

c) F-2. Personal de la Compañía y sus familiares, cuando el viaje se efectúe por causas distintas a las mencionadas en el apartado anterior.

Estos desplazamientos serán clasificados con el orden de prioridad III.

5. Caso de coincidir igualdad en el orden de preferencia asignado, dentro de los apartados b) y c), y de existir limitación en el número de plazas disponibles a bordo, tendrá prioridad para el embarque, en primer término, siempre el Tripulante Auxiliar de Vuelo o empleado de la Compañía, cualquiera que sea el grupo profesional al que pertenece o categoría, de mayor antigüedad administrativa de la Empresa y, a continuación, los familiares del Tripulante Auxiliar de Vuelo o empleado de la Compañía que ostente mayor antigüedad administrativa.

Esta prioridad sólo podrá utilizarse dos veces por año con cada empleado o familiares del mismo.

6. Los billetes gratuitos concedidos bajo cualquiera de las condiciones estipuladas en los párrafos anteriores, tendrán únicamente validez para la fecha, trayecto y vuelos para los que hayan sido concretamente expedidos.

7. Todo poseedor de un billete gratuito, cualquiera que sea el orden de prioridad consignado en el mismo, viaja en condiciones «sujeto a espacio» no ocupado por el fletador.

8. Toda persona, Tripulante Auxiliar de Vuelo o familiar, que viaje con billete gratuito deberá hacer su presentación en el mostrador de facturación, en la misma forma y hora que los pasajeros de pago.

9. Los titulares de estos billetes serán aceptados en facturación con la consideración de pasajeros en lista de espera y sus tarjetas de embarque les serán facilitadas una vez presentados y facturados todos los pasajeros de pago.

10. Los billetes gratuitos han de ser solicitados con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas —salvo casos de extrema urgencia y por consideraciones imprevistas— dentro de las horas normales de oficina y en días laborales y de la Dirección de Tráfico en la Central de Madrid. En el supuesto caso de originarse la petición fuera de Madrid, la solicitud habrá de cursarse precisamente por la unidad de Tráfico de la Compañía en el lugar de origen.

11. La autorización necesaria para la emisión de un billete gratuito es facultad y competencia de la Dirección de Tráfico y solamente en casos auténticamente excepcionales podrá autorizarse por el Delegado de la Compañía, o, incluso, por el Comandante de la aeronave que realice el vuelo en cuestión, en cuyo caso éste hará constar tal excepción en el parte de vuelo correspondiente.

12. Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas serán de utilización en clase turista y al transporte del Tripulante Auxiliar de Vuelo y familiares se le aplicarán las normas y condiciones generales para el transporte de uso común para los pasajeros de «Transeuropa».

13. La Compañía procurará, siempre que ello sea factible, facilitar plaza a los familiares de los Tripulantes Auxiliares de Vuelo que permanezcan en situación de destacamento, en los dos vuelos anteriores a nochebuena y nochevieja, y en los dos inmediatamente posteriores a dichas fechas para los regresos a base. Excepcionalmente estos casos tendrán orden de prioridad II.

14. La Compañía se reserva el derecho de verificar, en cualquier momento, la identidad de los usuarios de los billetes gratuitos concedidos. La Dirección General de la Compañía adoptará medidas disciplinarias contra las irregularidades que eventualmente pudieran cometerse en esta materia, tanto si se comete por el titular del billete como por cualquier otro empleado que secundara u ocultase la acción.

SECCION SEGUNDA

Art. 118. *Uniformidad.*—«Transeuropa» se reserva la facultad de introducir todas las modificaciones que estime adecuadas en cuanto a diseño, color, prendas, hechura y demás características de los uniformes reglamentarios, de sus Tripulantes Auxiliares de Vuelo.

La Compañía facilitará a dichos Tripulantes las prendas de uniformidad reglamentarias y demás efectos del equipo actual, conforme a las especificaciones siguientes:

Un abrigo cada dos años.
Una chaqueta y falda de invierno cada año.
Una chaqueta y falda de verano cada año.
Dos blusas cada año.
Un jersey cada dos años.
Dos sobrefaldas cada año.
Un bolso cada dos años.
Un cinturón cada año.
Dos pares de guantes cada año.
Un gorro cada año.
Un par de zapatos altos cada año.
Un par de zapatos bajos cada año.
Un par de botas cada año.
Una maleta grande cada cuatro años.
Una maleta mediana cada cuatro años.
Un bolso de «Transeuropa» cada año.
Dos placas de identificación cada cuatro años.

En caso de cambio de uniformidad en el futuro, en los casos de baja en la Empresa o en el supuesto de excedencia, el Tripulante Auxiliar vendrá obligado a devolver la totalidad de las prendas y efectos que en su día le fueron confiadas.

De producirse cambio de uniformidad en el futuro, la relación de prendas y su duración será fijada en su momento por «Transeuropa».

El personal responde ante la Empresa del valor de las prendas de uniforme y efectos de viaje que haya recibido, si su pérdida, destrucción o mal uso no se justifica debidamente.

SECCION TERCERA

Art. 119. *Relaciones laborales.*—Las relaciones laborales entre el Tripulante Auxiliar y la Empresa se regirán siempre en la forma siguiente:

1. Todo asunto referente al servicio será sometido por el interesado al Jefe inmediato de su unidad, el cual, a su vez, lo someterá al superior que ostente competencia para conocer el asunto de que se trate.

2. Cualquier petición, queja o reclamación razonada que desee formular un Tripulante Auxiliar en relación con el servicio o con sus mandos, deber plantearla, en primera instancia, ante el superior inmediato de quien depende o mediante su conducto, salvo que la queja o reclamación afecte directamente a dicho superior, en cuyo caso recurrirá directamente al nivel superior adecuado.

3. Transcurridos treinta días desde el siguiente a aquel en el que el Tripulante Auxiliar presentó fehacientemente la reclamación sin haber obtenido respuesta, o aun habiendo comunicado la Empresa su resolución al interesado no fuera ésta de su conformidad, podrá acudir a la Comisión Paritaria, la cual, vistas las alegaciones del trabajador, planteará de nuevo la cuestión a la Dirección de la Compañía que deberá contestar al interesado en un plazo de quince días, contados a partir de la fecha en que tenga conocimiento del caso. Todo ello sin perjuicio de las competencias que correspondan a los órganos administrativos y jurisdiccionales conforme a lo previsto en la Ley vigente.

ANEXO I
Auxiliares de Vuelo

	Nivel 1B	Nivel 1A	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7
Sueldo base	19.817	19.817	19.817	19.817	19.817	19.817	19.817	19.817	19.817
Prima mínima mensual razón de viaje garantizado 60 horas	45.540	43.740	41.940	40.200	38.400	36.480	34.620	32.940	31.140
Total	65.357	63.557	61.757	60.017	58.217	56.297	54.437	52.757	50.957
Prima por hora desde la 61 hasta la 75, ambas inclusive	759	729	699	670	640	608	577	549	519
Prima por hora desde la 76, inclusive	1.041	1.001	961	918	878	838	795	753	712
Laborables desde 176 hasta 195 horas, ambas inclusive.	301	291	281	270	260	246	235	225	209
Laborables desde 196 horas, inclusive	382	367	352	339	324	309	294	279	261
Prima por función de jefatura de cabina	a) 5.833 pesetas que se abonarán en las doce mensualidades del año. b) 82 pesetas por cada hora efectiva volada.								

ANEXO II

Cese en vuelo y escala pasiva

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

Cese en vuelo temporal

Se producirá como consecuencia de la pérdida temporal de licencia de vuelo pudiendo o no dar lugar a baja oficial de la Seguridad Social, pasándose a percibir los siguientes emolumentos:

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

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

c) A partir del undécimo mes y de persistir la situación causante del cese en vuelo, se requerirá necesariamente la baja oficial de la Seguridad Social y se percibirá el complemento preciso para que, unido al total de las prestaciones de la Seguridad Social, garanticen al Tripulante Auxiliar de Vuelo la percepción del 90 por 100 de todos los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo.

d) En el momento en que cesaren las causas que motivaron el cese temporal en vuelo, el Tripulante Auxiliar de Vuelo volverá a reintegrarse al servicio activo en vuelo.

Cese definitivo en vuelo

El cese definitivo en vuelo se producirá por pérdida definitiva de la licencia de vuelo y declaración de incapacidad permanente, total y absoluta, para su profesión decretada por la Comisión Técnica Calificadora de la Seguridad Social, en cuyo caso, el Tripulante Auxiliar afectado pasará automáticamente a la escala pasiva.

ANEXO III

Dietas

En relación con lo determinado en los artículos 101, 102 y 103, a continuación se especifica la cuantía de las dietas.

A) Una dieta nacional completa: 2.000 pesetas.

Media dieta nacional: 1.000 pesetas.

Una dieta internacional completa: 3.600 pesetas.

Media dieta internacional: 1.800 pesetas.

Este sistema se aplicará a las estancias en Canarias por espacio de tiempo no superior a treinta días, que no constituyan régimen de destacamento, residencia o destino.

Régimen para destacamentos

B) De diez días en adelante se devengará una dieta nacional por día completo (veinticuatro horas) más 1.000 pesetas por día completo en compensación de alojamiento.

En aquellos países de contacto poco frecuente y en los que

los gastos implicados superen apreciablemente el valor de las dietas, la Compañía abonará los gastos justificados por los Comandantes en las diferencias que se produzcan.

ANEXO IV

Accidentes derivados del ejercicio profesional

La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la Tripulación, los pasajeros 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 su conducción, 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 la documentación en la que conste que se le demanda por un accidente o incidente.

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

ANEXO V

Vacaciones

1. Normas generales:

1.1. Los Tripulantes Auxiliares pueden solicitar libremente sus vacaciones en un mes completo o fraccionadas en dos periodos de quince días.

1.2. Los Tripulantes Auxiliares en situación de destacamiento no tendrán derecho a que se les respeten los turnos voluntarios solicitados mientras permanezcan en esta situación.

1.3. En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el turno de destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades del servicio ha de concederse necesariamente vacaciones a un Tripulante Auxiliar en situación de destacamento, se atenderá primero a 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 las vacaciones.

1.4. Los Tripulantes Auxiliares en situación de residencia o destino serán considerados con los mismos derechos de los de su base habitual. Las rotaciones se harán entre los componentes de cada residencia y destino siguiendo los mismos principios de los componentes de su base habitual. El pase de un Tripulante Auxiliar a la situación de residencia o destino, o su regreso a su base habitual, serán considerados como pase de flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

1.5. Estas normas no serán de aplicación a los Tripulantes Auxiliares que, por designación expresa de la Dirección General de la Compañía, ocupen cargos de mando superior en las unidades orgánicas correspondientes.

1.6. La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Este cómputo se comenzará a hacer desde el día 1 de enero de 1978.

La suma del final de puntos así obtenida será la que rijá a todos los efectos.

2. Puntuación:

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

	Primera quincena	Segunda quincena
1. Julio y agosto (24 puntos)	12	12
2. Septiembre (20 puntos)	12	8
3. Junio (14 puntos)	4	10
4. Abril y mayo (8 puntos)	4	4
5. Diciembre (6 puntos)	0	6
6. Enero, febrero, marzo y noviembre (cero puntos)	0	0
7. Octubre (4 puntos)	4	0

2.2. Independientemente de las puntuaciones antes citadas, el jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa, se computarán a razón de un punto por cada día, y los de nochebuena, Navidad, nochevieja, año nuevo y Reyes, a razón de dos puntos por cada día.

2.3. 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 o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

2.4. El Tripulante Auxiliar 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 en concreto.

2.5. En el supuesto de disfrutar las vacaciones en dos períodos de quince días, los puntos que se devenguen en cada quincena no son acumulables parcialmente y se computarán al final de cada año.

2.6. Anualmente, y con anterioridad al 1 de enero, se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas en las vacaciones ya disfrutadas, sumadas a las de años anteriores, y el orden de preferencia para la elección de permisos en el año inmediato siguiente.

2.7. Los Tripulantes Auxiliares de nuevo ingreso en plantilla, adquirirán como puntuación inicial la del que la tenga más alta.

2.8. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras cuando encajen convenientemente en las disponibilidades, sobre las segundas.

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

Voluntarios: Para los turnos solicitados libremente por el Tripulante Auxiliar, tendrá prioridad al de menor puntuación, y, en caso de existir igualdad, el peticionario 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 concurrir igualdad en el número de puntos, se situará en primer término el de mayor número de orden en el escalafón administrativo. No se asignará un turno forzoso de vacaciones a un Tripulante Auxiliar hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado de un período de vacaciones.

2.10. Siendo el principal problema armonizar las peticiones de los Tripulantes Auxiliares con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquiere compromiso de firmeza hasta cuarenta y cinco días antes de la fecha prevista para su iniciación.

DISPOSICIONES FINALES

Con independencia de las normas anteriores, se establece que cuando un Tripulante Auxiliar, que tenga una antigüedad administrativa mínima cumplida en la Empresa de tres años, disfrute de sus vacaciones anuales fraccionadas en dos turnos de quince días precisamente en los períodos de disponibilidad fijados libremente por la Empresa, se incrementará la quincena que reúna tal condición en tres días más de vacaciones retribuidas.

ANEXO VI

Seguridad Social complementaria

Artículo 1.º *Enfermedad.*

a) Durante los dos primeros meses de baja continuada por enfermedad, los Tripulantes Auxiliares de Vuelo no percibirán

cantidad alguna de la Compañía por el concepto de Seguridad Social complementaria.

b) A partir del tercer mes, y mientras dure la situación de incapacidad laboral transitoria, la Empresa garantiza a los Tripulantes Auxiliares de Vuelo el complemento preciso para que, sumado a las prestaciones que abone la Seguridad Social, se obtenga el 100 por 100 del sueldo base, premio de antigüedad, prima por razón de viaje mensual garantizada, plus familiar (cuando corresponda).

Este criterio será de aplicación, igualmente, en cuanto se refiera a las pagas extraordinarias que se especifican en este Convenio.

El Tripulante Auxiliar de Vuelo al que se aplique esta norma, verá actualizados sus emolumentos con cualquier mejora que afecte a los conceptos anteriormente mencionados aun cuando estas mejoras no puedan tener efectos en el régimen tributario de la Seguridad Social en tanto dure la situación de incapacidad laboral transitoria.

Art. 2.º *Accidentes de trabajo o enfermedad profesional.*— Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o el momento en que el Tripulante Auxiliar de Vuelo pase a regirse por lo previsto en el Reglamento del Fondo Social de Vuelo de la Institución de Previsión Social «Loreto», las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unidos a las prestaciones económicas de la Seguridad Social y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el artículo 1.º, apartado b) anterior.

Art. 3.º *Normas comunes.*

a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo y forma:

1. La correspondiente baja de la Seguridad Social y los sucesivos partes, semanalmente, hasta producirse el de alta.

2. En el supuesto que la Seguridad Social entendiéndose que no procede la baja, será sustitutiva de ésta, produciendo los mismos efectos económicos, la baja para el servicio de vuelo del CIMA, con expresión de la no aptitud temporal.

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Seguridad Social, en orden a controlar la permanencia en su domicilio en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado del mismo por el órgano aludido. Si la baja procediera del CIMA el control sería ejercido por los servicios médicos designados por la Compañía.

Si la enfermedad sobreviniere al Tripulante Auxiliar de Vuelo en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse, en cada caso, a lo establecido con anterioridad.

Salvo que el facultativo competente de la Seguridad Social lo estimase improcedente el Tripulante Auxiliar de Vuelo habrá de trasladarse al lugar que señale la Compañía si se hallare en uso de permiso, y a su base, si estuviera en situación de destacamento, residencia o destino.

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante Auxiliar de Vuelo que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la gratificación correspondiente a estas situaciones.

c) Tratándose de un accidente de trabajo, el Tripulante Auxiliar de Vuelo se someterá al tratamiento establecido por los Médicos de la Entidad en que la Compañía se encuentre asegurada a estos fines.

d) Las personas en situación de baja por enfermedad o accidente, percibirán el conjunto de sus emolumentos a través de la Empresa, resarcándose ésta directamente de las prestaciones de la Seguridad Social o de la Mutua Patronal, como corresponda, para lo cual el interesado habrá de facilitar a la Empresa puntualmente el parte de baja, los partes de confirmación semanales y el parte de alta.

Esta situación cesará cuando termine la situación de incapacidad laboral transitoria y/o la persona pase a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo de la Institución de Previsión Social «Loreto».

e) Las normas previstas en este anexo entrarán en vigor a partir del día primero del mes siguiente a la fecha de entrada en vigor de este Convenio, y no tendrán carácter retroactivo más que para aquellas situaciones de enfermedad que, habiéndose iniciado con anterioridad a esa fecha, subsistan en el momento de la implantación de este nuevo régimen de Seguridad Social complementaria.

ANEXO VII

Representación de los Tripulantes Auxiliares

Los Auxiliares de Vuelo designarán entre ellos a dos representantes cuyas funciones, conjuntamente con la representación de la Empresa, serán las siguientes:

1. Participar en las reuniones de los Tribunales designados por la Dirección de la Empresa con la finalidad de evaluar los resultados de las pruebas o exámenes que afecten a la promoción por cambio de nivel de los Tripulantes Auxiliares.

2. La vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo.
3. La elaboración de turnos de vacaciones.
4. La elaboración de rotación de destacamentos, residencias y destinos.
5. Cualquier modificación de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo, dando cuenta posteriormente a la Comisión Paritaria.
6. Participar en las Comisiones encargadas de vigilar la concesión de beneficios sociales.
7. Vigilar las calidades del vestuario de los Tripulantes Auxiliares para determinar si los plazos de las prendas adquiridas son los adecuados y si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.
8. Participar en las Comisiones que se establezcan sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo de su ámbito y de acuerdo con las normativas vigentes al efecto.
9. Vigilar la distribución de las comisiones que se devenguen al personal Auxiliar de Vuelo, considerando el procedimiento adecuado para tal distribución.
10. Participar en la selección de los hoteles en que se alojén, dando su visto bueno.
11. Proponer a la Empresa las medidas que consideren adecuadas en materia de ordenación de la programación.

Dichos representantes gozarán de las mismas garantías y facilidades que los miembros del Comité de Empresa, en los términos que reconozca la legislación vigente.

Las reuniones de los representantes se llevarán a cabo sin necesidad de la previa autorización de la Empresa en el lugar que ésta destine a tal fin, estando los mismos obligados a notificar a la Empresa el momento de sus reuniones con una antelación mínima de cinco días, para que ésta pueda adoptar las previsiones o suplencias convenientes que garanticen el normal funcionamiento de las actividades.

Los representantes tendrán a su disposición un tablón de anuncios para difundir, antes o después del horario de trabajo, las comunicaciones que procedan, sin que sea precisa autorización de la Empresa, pero sí conocimiento previo de lo que se desea exponer.

Los representantes podrán convocar asambleas en los locales que a este fin disponga la Empresa, sin otros requisitos que la previa notificación a ésta con una antelación mínima de cinco días y siempre que no se hubiese celebrado otra asamblea dentro de los tres meses anteriores a la convocatoria. Las asambleas tendrán lugar, en todo caso, fuera de la jornada de trabajo, responsabilizándose del orden de las mismas los propios representantes.

Cuando por necesidades de la buena marcha de los servicios, por insuficiencia de los locales o por cualquier otra circunstancia no pueda reunirse simultáneamente a toda la plantilla del Personal Auxiliar de Vuelo, se celebrará, sin perjuicio o alteración en el normal desarrollo de la actividad de la Empresa, las reuniones necesarias parciales teniendo la consideración de una sola.

19788

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el I Convenio Colectivo interprovincial de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y su personal de tierra.

Visto el I Convenio Colectivo de ámbito interprovincial de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y su personal de tierra, de fecha 19 de abril de 1979;

Resultando que con fecha 18 de mayo de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al Convenio para la citada Empresa y su personal de tierra, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio fue suscrito el 19 de abril de 1979 por las partes negociadoras con vigencia de 1 de enero a 31 de diciembre de 1979;

Resultando que con suspensión del plazo de homologación y por tratarse de una Empresa pública, en aplicación del artículo primero del Real Decreto 217/1979, de 19 de enero, fue sometido el presente Convenio a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la cual, en la reunión celebrada el 2 de julio de 1979, le prestó su conformidad por cumplirse las disposiciones del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre;

Resultando que en la tramitación del expediente se han observado las prescripciones reglamentarias;

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 para disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación, a tenor de los artículos 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

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

Considerando que habiendo prestado su conformidad a este

Convenio Colectivo la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, que previenen las disposiciones en vigor, y no observándose en sus cláusulas oposición, contradicción o infracción a normas de derecho necesario, no obstante establecido para el personal no cualificado un periodo de prueba superior al máximo que señala la Ley, procede su homologación, con la advertencia prevista en el artículo 5.º, 3, del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, cuya vigencia mantiene el Real Decreto-ley 49/1978, de 28 de diciembre.

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación.

Esta Dirección General acuerda:

Primero.—Homologar el I Convenio Colectivo interprovincial para la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y su personal de tierra, haciéndoles saber que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el párrafo 3.º del artículo 5.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

Segundo.—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.

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

Madrid, 5 de julio de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo interprovincial de la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y su personal de tierra.

CONVENIO COLECTIVO DEL PERSONAL DE TIERRA DE «TRANSEUROPA, COMPAÑÍA DE AVIACIÓN, S. A.»

Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ámbito territorial.*—El ámbito de aplicación del presente Convenio abarca todo el territorio nacional, y, en él, todos los centros de trabajo de «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.» (en lo sucesivo «Transeuropa»), tenga establecidos o establezca en el futuro.

Art. 2.º *Ámbito personal.*—El presente Convenio afecta a todos los trabajadores contratados como personal de tierra de plantilla en «Transeuropa».

Queda excluidas las personas cuya actividad se limite al desempeño del cargo de Consejero, Director general, Delegados, Directores y Subdirectores de Departamentos o Servicios.

El personal que eventualmente pueda contratarse fuera del territorio español se registrará por las normas especiales de cada país. El contratado originariamente en territorio español y destinado a prestar sus servicios fuera de él, se registrará por las normas del presente Convenio, salvo en las materias en las que de forma especial se haya establecido pacto distinto.

Art. 3.º *Ámbito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1979, en todos los conceptos que se refieran a las condiciones económicas del mismo. En lo demás, comenzará a regir al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», una vez haya sido homologado, y tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 1979, pudiendo ser prorrogado tácitamente por periodos de doce meses si, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de su vencimiento no ha sido pedida oficialmente su revisión, total o parcial, por cualquiera de las partes.

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Cuanto mejoras económicas se establezcan en este Convenio producirán la compensación de aquellas que, con carácter voluntario o pacto, tuviese ya otorgadas la Compañía.

Se respetarán las condiciones personales que, examinadas en su conjunto y en cómputo anual e individualmente consideradas, excedan de lo pactado, manteniéndose estrictamente «ad personam».

Si por imperativo de norma legal se establecieran mejoras salariales o de otro carácter, se estará, en lo que a absorción se refiere, a lo que dicten las disposiciones legales que regulan esta materia.

Habida cuenta de la naturaleza del Convenio, las disposiciones legales futuras que impliquen variación económica en todos o en alguno de los conceptos retributivos, solamente tendrán eficacia práctica si, globalmente consideradas y en cómputo anual, superan el nivel total del mismo.

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

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

Art. 6.º *Interpretación.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones dudosas, se someterá la materia en cuestión a la Comisión Paritaria, que deberá emitir