

ORDEN de 20 de julio de 1971 por la que se acuerda la supresión del Juzgado de Paz de La Vereda (Guadalajara).

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido para la supresión del Juzgado de Paz de La Vereda, como consecuencia de la incorporación de su Municipio al de Campillo de Ranas (Guadalajara).

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta formulada por la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo y teniendo en cuenta lo establecido en la base primera de la Ley de 19 de julio de 1944, ha acordado la supresión del Juzgado de Paz de La Vereda y su incorporación al de igual clase de Campillo de Ranas, el que se hará cargo de la documentación y archivo del Juzgado de Paz suprimido.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 20 de julio de 1971.

ORIOI

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

ORDEN de 20 de julio de 1971 por la que se acuerda la supresión del Juzgado de Paz de Colmenar de la Sierra (Guadalajara).

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido para la supresión del Juzgado de Paz de Colmenar de la Sierra, como consecuencia de la incorporación de su Municipio al de Cardoso de la Sierra (Guadalajara).

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta formulada por la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo y teniendo en cuenta lo establecido en la base primera de la Ley de 19 de julio de 1944, ha acordado la supresión del Juzgado de Paz de Colmenar de la Sierra y su incorporación al de igual clase de Cardoso de la Sierra, el que se hará cargo de la documentación y archivo del Juzgado de Paz suprimido.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 20 de julio de 1971.

ORIOI

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

ORDEN de 20 de julio de 1971 por la que se acuerda la supresión de los Juzgados de Paz de Casasana, Hontanillas y Cereceda (Guadalajara).

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido para la supresión de los Juzgados de Paz de Casasana, Hontanillas y Cereceda, como consecuencia de la incorporación de sus Municipios al de Pareja (Guadalajara).

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta formulada por la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo y teniendo en cuenta lo establecido en la base primera de la Ley de 19 de julio de 1944, ha acordado la supresión de los Juzgados de Paz de Casasana, Hontanillas y Cereceda y su incorporación al de igual clase de Pareja, el que se hará cargo de la documentación y archivo de los Juzgados de Paz suprimidos.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 20 de julio de 1971.

ORIOI

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

ORDEN de 20 de julio de 1971 por la que se acuerda la supresión del Juzgado de Paz de Escriche (Teruel).

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido para la supresión del Juzgado de Paz de Escriche, como consecuencia de la incorporación de su Municipio al de Corbalán (Teruel).

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta formulada por la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo y teniendo en cuenta lo establecido en la base primera de la Ley de 19 de julio de 1944, ha acordado la supresión del Juzgado de Paz de Escriche y su incorporación al de igual clase de Corbalán, el que se hará cargo de la documentación y archivo del Juzgado de Paz suprimido.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 20 de julio de 1971.

ORIOI

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

ORDEN de 20 de julio de 1971 por la que se acuerda que el Juzgado de Paz de Encinedo se integre en el partido judicial de Astorga (León).

Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruido para integrar el Juzgado de Paz de Encinedo en el partido judicial de Astorga, por haber sido segregado el respectivo Municipio del partido judicial de Ponferrada (León).

Este Ministerio, de conformidad con la propuesta formulada por la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo y teniendo en cuenta lo establecido en la base primera de la Ley de 19 de julio de 1944, ha acordado que el Juzgado de Paz de Encinedo sea segregado del partido judicial de Ponferrada y se integre en el de Astorga, quedando adscrito al Juzgado Comarcal de esta localidad.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 20 de julio de 1971.

ORIOI

Ilmo. Sr. Director general de Justicia.

MINISTERIO DE TRABAJO

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical de ámbito interprovincial, de la Empresa «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», y su Personal de Vuelo.

Ilmo. Sr.: Visto el Convenio Colectivo Sindical, de ámbito interprovincial, de la Empresa «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», y su Personal de Vuelo, y

Resaltando que la Secretaría General de la Organización Sindical envió el expediente de dicho Convenio con el texto del mismo suscrito el día 3 de junio de 1971, en unión de los informes y documentación reglamentaria, lo que tuvo entrada en esta Dirección General con fecha 18 del mismo mes;

Resultando que el Convenio tiene vigencia durante más de dos años, ha sido informado por la Subcomisión de Salarios y se ha sido otorgada la conformidad por la Comisión Delegada de Asuntos Económicos en su reunión de 15 de julio de 1971;

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

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver, de conformidad con el artículo 13 de la Ley de 24 de abril de 1958 y los preceptos correlativos del Reglamento de 22 de julio del mismo año;

Considerando que en la tramitación y redacción del Convenio se han cumplido los preceptos legales y reglamentarios aplicables, no dándose ninguna de las causas de ineficacia previstas en el artículo 20 del Reglamento de Convenios Colectivos Sindicales de 22 de julio de 1958, y su contenido económico-laboral es conforme al condicionamiento fijado en el Decreto-ley 22/1969, de 9 de diciembre, que regula la política de salarios, por lo que procede su aprobación;

Vistos los preceptos legales y concordantes,

Esta Dirección General resuelve:

1.º Aprobar el Convenio Colectivo Sindical, de ámbito interprovincial, de la Empresa «Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», y su Personal de Vuelo.

2.º Que se comunique esta resolución a la Organización Sindical para su notificación a las partes, a las que se hará saber que, con arreglo al artículo 23 del Reglamento de Convenios Colectivos, modificado por Orden de 19 de noviembre de 1962, no procede recurso contra la misma en vía administrativa por tratarse de Resolución aprobatoria.

3.º Disponer su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 27 de julio de 1971. —El Director general, Vicente Toro Orti.

Ilmo. Sr. Secretario general de la Organización Sindical.

III CONVENIO COLECTIVO SINDICAL DE LA EMPRESA «IBERIA», LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, S. A., Y SU PERSONAL DE VUELO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

Art. 2.º *Ambito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla en «Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A.», con contrato indefinido, encuadrados en los grupos de Pilotos, Oficiales Técnicos de Vuelo y Auxiliares de Vuelo, masculinos y femeninos, en las situaciones contempladas en el presente Convenio.

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

Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo. A los Agentes femeninos de tráfico se les aplicará lo establecido en el anexo número 3.

b) El personal contratado al amparo de la Orden del Ministerio de Trabajo de 9 de agosto de 1960, para prestar servicios como tripulantes en prácticas.

c) El personal contratado a plazo fijo, que se regirá por la Ley de Contrato de Trabajo y normas legales que le sean de aplicación y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo.

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

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 del mes siguiente a la fecha de su aprobación.

El Convenio tendrá vigencia hasta 31 de diciembre de 1973, y será prorrogable por la falta de año en año si en el plazo de tres meses anteriores a la fecha de su terminación no se ha pedido oficialmente su rescisión o revisión por cualquiera de las partes.

Art. 4.º *Mejoras legales.*—La Dirección aplicará al personal afectado las mejoras legales que se establezcan por normas de mayor rango que en su conjunto sean más beneficiosas que las fijadas por este Convenio.

Art. 5.º *Compensación y absorción.*—Cuantas mejoras económicas se establezcan en este Convenio producirán la compensación de aquellas que con carácter voluntario o pactado tuviese ya otorgadas la Dirección. Análogamente servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro, siempre que las contenidas en el presente Convenio sean más beneficiosas en su conjunto.

Art. 6.º *Vinculación a la totalidad.*—El presente Convenio constituye un todo orgánico y las partes quedan mutuamente vinculadas al cumplimiento de su totalidad.

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

Art. 7.º *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestase a soluciones alternativas se aplicarán en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los tripulantes.

Art. 8.º *Comisión Mixta.* Para la vigilancia, interpretación y cumplimiento de cuanto se establece en el presente Convenio se crea una Comisión Mixta, integrada por un representante de cada grupo laboral y, en su caso, especialidad (el grupo de Auxiliares de Vuelo estará representado por un Auxiliar de vuelo masculino y por un Auxiliar de vuelo femenino), nombrados todos ellos por el Jurado Unico de Empresa a propuesta de la representación sindical, preferentemente de entre las personas de esta representación o que, sin serlo, hayan tomado parte en las negociaciones del Convenio y por un número no superior de representantes de la Dirección de la Compañía. La presidencia será ostentada por el Director Gerente o persona en quien delegue.

Las reuniones de la Comisión Mixta serán plenarias cuando se traten asuntos o cuestiones que afecten a todo el personal de vuelo. Cuando se traten asuntos que afecten específicamente a un solo grupo de tripulantes actuarán parcialmente, en Subcomisiones, formadas al menos por tres miembros, pudiendo en estos casos asistir a las reuniones como asesores con voz, pero sin voto, hasta dos personas más pertenecientes al grupo respectivo, siendo en todos los casos paritaria la composición de la Comisión Mixta en cuanto al número de votos.

La Comisión deberá ser constituida en un plazo de diez días a partir de la fecha de nombramiento de los representantes sindicales por el Jurado Unico de Empresa. Su nombramiento se llevará a cabo en la primera sesión que se celebre después de la entrada en vigor del Convenio.

La Comisión Mixta será el único órgano en el seno de la Compañía con potestad y facultad para interpretar lo regulado en el Convenio.

Se acompaña, como anexo número 4, el Reglamento de la Comisión Mixta.

Art. 9.º *Recursos contra las decisiones de la Comisión Mixta.* Contra las decisiones de la Comisión Mixta ambas partes tendrán derecho a recurrir ante los Organismos previstos por la Ley.

Art. 10. *Readaptación de tripulantes.*—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica u órdenes recibidas de la autoridad aeronáutica fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones técnicas la Dirección, con respecto tan sólo a los tripulantes técnicos que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo de analoga o superior consideración en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada tripulante.

Asimismo la Compañía procurará la permanencia en sus actuales puestos de trabajo y garantizará los emolumentos alcanzados en sus niveles de aquellos tripulantes técnicos que no pudieran superar las pruebas exigidas para la transformación.

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

Art. 11. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos que el Convenio permite alcanzar con la actividad no incrementada, o actividad superior a la que los tripulantes aceptan realizar, el Convenio podrá ser objeto de revisión por cualquiera de las partes previa petición de la representación sindical del grupo laboral afectado.

CAPÍTULO II

Principios informadores

Art. 12. *Salvaguardia de los intereses de la Compañía.*—Los tripulantes, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confie y evitar toda imprudencia, ignorancia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 13. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*—Los tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que le corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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

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

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

Art. 14. *Régimen de vida.*—Los tripulantes se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión y a cumplir las órdenes que reciban de la Dirección para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Art. 15. *Otras ocupaciones.*—Los tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional retribuida ajena a la Compañía, ni efectuar vuelos como tripulantes fuera de ella por cuenta ajena, ni retribuidos por cuenta propia, mientras estén en situación de actividad, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 16 y 17.

Art. 16. *Banalización tripulantes técnicos.*—La Compañía podrá asignar turnos de vuelo a sus tripulantes, siempre que actúen en equipo, en los siguientes casos:

a) En aviones bajo pabellón español, no pertenecientes a «Iberia», en régimen de alquiler o en cualquier otra forma jurídica de asociación, cesión, cooperación o concierto.

b) En aviones bajo pabellón extranjero, cuando esté reconocido o estipulado así en convenios, tratados, protocolos y otros pactos que España tenga suscritos con las naciones a que pertenezcan las aeronaves en que hayan de prestarse estos servicios. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo «Atlas».

c) En casos especiales en los que por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en que hayan de realizarse estos vuelos por la Comisión Mixta.

Los tripulantes técnicos admiten volar con la tripulación auxiliar que la Dirección de la Compañía designe al efecto, tanto en aviones propios como ajenos, siempre que reúnan los requisitos exigidos para sus respectivos puestos de trabajo y su designación cumpla las exigencias legales vigentes.

Art. 17. *Banalización tripulantes auxiliares:*

a) Los tripulantes auxiliares de vuelo quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase siempre que actúen en equipo, en aeronaves que la Empresa utilice en régimen de alquiler y en los de Compañías asociadas o concertadas con aquella, aunque sean operadas por tripulantes técnicos de otras

Empresas; para cumplir esta obligación, y en defecto de voluntarios —o personas que hayan aceptado estos servicios en su contrato—, la Empresa establecerá los correspondientes turnos entre sus tripulantes auxiliares, del más moderno al más antiguo, dentro de las limitaciones de experiencia, preparación y conocimientos imprescindibles para volar en los aviones de que se trate.

b) La banalización a que se refiere el apartado anterior sólo será aplicable a servicios de vuelo de Compañías nacionales con tripulantes técnicos y aeronaves sometidas al pabellón español, y en relación con las extranjeras, si así estuviera estipulado en convenios, tratados o protocolos y otros pactos suscritos con el país de que se trate por el Estado español. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo «Atlas».

c) En casos especiales en los que por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc. En estos supuestos se pactarán las condiciones en que hayan de realizarse estos vuelos por la Comisión Mixta.

Art. 18. **Legislación vigente y Reglamentos internos.**—Para conseguir que las operaciones de vuelo de «Iberia» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes se comprometen de manera muy especial al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y de Avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de trabajo, ordenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

Asimismo la Dirección de la Compañía se responsabiliza de facilitar a los tripulantes acceso a los Manuales vigentes de Operaciones y de Ruta, así como las revisiones correspondientes a los mismos, y de que los Manuales que figuren a bordo estén al día y cumplan todas y cada una de las regulaciones vigentes, tanto nacionales como extranjeras.

CAPÍTULO III

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 19. A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de «Iberia», se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito laboral.

Art. 20. **Tripulante.**—Persona a quien la Dirección de «Iberia» puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 21. **Tripulante técnico.**—Tripulante poseedor de título, licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 22. **Tripulante auxiliar.**—Tripulante poseedor de licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Art. 23. **Tripulación.**—Conjunto de tripulantes técnicos y auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de «Iberia» para la realización de un servicio en vuelo.

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

Art. 24. **Piloto.**—Tripulante técnico poseedor del título que le acredite como tal y que, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones de pilotaje, que «Iberia» le asigne.

Art. 25. **Comandante.**—Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada que se designa expresamente por la Dirección de «Iberia» para ejercer el mando.

Dada su condición de puesto de confianza, está expresamente excluido de la aplicación de este Convenio a efectos de nombramiento, deberes y derechos inherentes al cargo.

Art. 26. **Copiloto.**—Piloto distinto al Comandante, que le auxilia en las funciones de pilotaje y que le sustituye en el mando en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

Art. 27. **Primer Piloto.**—Piloto en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente, a quien la Dirección de «Iberia» ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves.

Art. 28. **Segundo Piloto.**—Piloto en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente, a quien la Dirección de «Iberia» ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de Copiloto a bordo de sus aeronaves.

Art. 29. **Oficial técnico de vuelo.**—Tripulante técnico en posesión del título que le acredita como tal, encuadrado en el grupo

laboral y especialidad correspondiente, y que está facultado para desempeñar obligaciones esenciales en las operaciones de la aeronave distintas de las de pilotaje.

Art. 30. **Mecánico de vuelo.**—Oficial técnico de vuelo poseedor del título correspondiente que le acredita como tal y que, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones especificadas en el mismo, siendo su misión fundamental a bordo la operación y vigilancia de la célula, planta motriz y sistemas de la aeronave, así como la realización de los cálculos precisos para el vuelo, registro de anotaciones y confección de partes técnicas.

Art. 31. **Radionavegante.**—Oficial técnico de vuelo poseedor del título correspondiente que le acredita como tal y que, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones especificadas en el mismo, siendo su misión fundamental a bordo la confección, control y desarrollo de los planes de vuelo, la operación de los equipos de comunicaciones y navegación y la vigilancia de su estado, así como el registro de anotaciones y confección del diario de a bordo y partes sobre el desarrollo del vuelo.

Art. 32. **Auxiliares de vuelo.**—Son los hombres o mujeres encuadrados en este grupo laboral cuya misión es atender y auxiliar a las personas de a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero.

Deberán realizar asimismo los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que están directa o indirectamente relacionados con su función específica a bordo.

Los Auxiliares de vuelo que desempeñen puestos de trabajo de Jefes de Cabina ejercerán, por delegación del Comandante, el mando de la tripulación auxiliar en cuanto a dirigir, supervisar y realizar la operación de aquélla.

Por la especial confianza que requieren las personas que ocupen estos puestos de trabajo, la Empresa, libremente, designará a los que hayan de ocuparlos.

SECCIÓN SEGUNDA: CLASIFICACIÓN PROFESIONAL

Art. 33. Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los tripulantes se establece la siguiente clasificación, por especialidades, grupos y niveles, a efectos solamente económico-administrativos y enunciativos:

1. Primeros Pilotos:

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

2. Segundos Pilotos:

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

3. Oficiales técnicos de vuelo (Mecánicos y Radionavegantes):

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

4. Auxiliares de vuelo:

| Ingresados hasta la entrada en vigor del Convenio | Ingresados a partir de la entrada en vigor del Convenio |
|---|---|
| Nivel 1 B. | Nivel 1 B. |
| Nivel 1 A. | Nivel 1 A. |
| Nivel 1. | Nivel 1. |
| Nivel 2. | Nivel 2. |
| Nivel 3. | Nivel 3. |
| Nivel 4. | Nivel 4. |
| Nivel 5. | Nivel 5. |
| | Nivel 6. |
| | Nivel 7. |

Art. 34. *Ordenación del personal.*—Los tripulantes estarán relacionados de forma ordenada dentro de su grupo laboral y especialidad.

Esta ordenación vendrá dada por la antigüedad técnica para los tripulantes técnicos y por la antigüedad en vuelo para los tripulantes auxiliares, en su grupo dentro de la Compañía, y por el cumplimiento de las regulaciones de promoción especificadas en el capítulo IV.

En relación elaborada de acuerdo con este criterio constará, además del número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad técnica o en vuelo en su grupo, la antigüedad administrativa, el nivel y la fecha del último nivel alcanzado y, en su caso, la especialidad o especialidades, que tenga reconocidas, la consideración de grado superior, si la tuviese, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

La Dirección de la Compañía confeccionará el 31 de diciembre de cada año la ordenación del personal a que se refiere este artículo, que será publicada en el mes de marzo.

Art. 35. *Antigüedad técnica.*—Para Primeros Pilotos y Oficiales técnicos de vuelo se considera antigüedad técnica la fecha en la que un tripulante con contrato en vigor en la Compañía «Iberia» realizó el primer vuelo solo de su especialidad en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares, charters, contratados o de carga.

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

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad técnica respectiva, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 55.

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

El tiempo permanecido en la situación de excedencia no se computará a ningún efecto.

Art. 36. *Antigüedad en vuelo de tripulantes auxiliares.*—Para los Auxiliares de vuelo ingresados hasta enero de 1964, fecha del último escalafón, se considera antigüedad en vuelo la fecha en la que un tripulante con contrato en vigor en la Compañía «Iberia» realizó el primer vuelo de su grupo en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares, charters o contratados.

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad en vuelo respectiva, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 55.

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

Para los Auxiliares de vuelo ingresados a partir de enero de 1964 la antigüedad en vuelo vendrá definida por la fecha de ingreso en el grupo, y dentro de ella, por el orden de calificación establecido por la Compañía de acuerdo con sus normas de ingreso.

El tiempo permanecido en la situación de excedencia no se computará a ningún efecto.

Art. 37. *Antigüedad administrativa.*—El tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía «Iberia». A estos efectos se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía «Iberia»; en cambio, no se computará el tiempo permanecido en la situación de excedencia.

Art. 38. *Nivel, grupo y especialidad.*—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.

Se considera grupo cada una de las tres clasificaciones definidas en este capítulo, es decir, Pilotos, Oficiales Técnicos y Auxiliares de Vuelo.

Se considera especialidad, dentro del grupo de Pilotos, las categorías de Primeros y Segundos Pilotos, y dentro del grupo de Oficiales Técnicos de Vuelo, las de Mecánicos de vuelo y Radionavegantes.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

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

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

A su ingreso en la Compañía los Pilotos quedarán encuadrados, de acuerdo con los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica y la Compañía, como Segundos Pilotos.

Art. 41. *Preferencia para el ingreso.*—En igualdad de condiciones se dará preferencia para el ingreso como aspirante en

período de prueba a las viudas, huérfanos, hijos y hermanos de los trabajadores de la Empresa, siempre que se cumplan los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica y la Dirección de la Compañía para dicho ingreso.

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

Art. 43. *Progresión.*—La progresión que entraña el pasar de un avión a otro dentro de cada especialidad o grupo laboral se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de las unidades orgánicas correspondientes, a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para optar a estas pruebas, no tengan acordado con la Dirección ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante un período convenido por haber efectuado un curso que lleve implícita esta condición o condicionamiento de similar naturaleza y con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en el artículo 34.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a la representación sindical con una antelación de diez días como mínimo a la fecha de su publicación.

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

En caso de cambio de flota, los Pilotos y Mecánicos tendrán que permanecer en la nueva por lo menos cuatro años antes de poder optar al retiro.

Art. 44. *Cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

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

A los tripulantes auxiliares ingresados en la Compañía antes de la fecha de entrada en vigor de este Convenio se les reconocerán los niveles desde la fecha en que fueron alcanzados y pasarán de nivel por el transcurso de dos años, excepto para los niveles I A y I B, que serán de cuatro y seis años, respectivamente.

A los tripulantes auxiliares que hayan promocionado con las mismas normas que los técnicos se les aplicará idéntico sistema que a aquellos.

b) Haya completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por su flota o flotas en la especialidad en que se haya permanecido durante este tiempo.

c) Haya superado satisfactoriamente los cursos y pruebas de aptitud a que hubiese sido sometido por la Compañía en dicho período, tanto los establecidos para la calificación de tipo de avión o ruta como los periódicos de comprobación y calificaciones de aptitudes requeridas.

Art. 45. *Cambio de nivel diferido:*

a) Cuando a un tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 44, le quede diferida su progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferida su promoción hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para la promoción normal o hasta que alternativamente haya superado durante dicho período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

b) Si un tripulante renuncia voluntariamente a progresar y permanecer como consecuencia de ello en un tipo de avión determinado, el tiempo que se mantenga en esta situación se le abonará como un tercio del transcurrido a los efectos del apartado a) del artículo 44.

c) Cuando un Primer Piloto pierda la capacidad para ejercer como tal sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje o alguna de las propias de oficiales de vuelo, a petición propia, podrá optar por permanecer en la plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondiesen de haber promocionado por la escala de Segundos Pilotos o la de Oficiales técnicos de vuelo, en las condiciones establecidas en este Convenio.

d) Cuando un Segundo Piloto pierda la capacidad para ejercer como Copiloto sin perder alguna de las propias de Oficial técnico de vuelo podrá optar por permanecer en la plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fuesen superados por los que le correspondiesen de haber promocionado por la escala de Oficiales técnicos de vuelo.

Art. 46. *Cambio de especialidad.*—El pase de un Piloto de una especialidad a otra se producirá por designación de la Compañía de entre todos aquellos que, reuniendo los requisitos determinados por aquella, así lo tuvieren solicitado. Se respetará la antigüedad técnica entre todos aquellos que hubieran superado las pruebas.

Los Pilotos así promocionados quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses en la nueva especialidad.

Todo Piloto, a su ingreso en la nueva especialidad, ocupará

el último puesto de la relación ordenada del personal, asignándole el número de orden que le corresponda.

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

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

Art. 47. Consideración a grado superior.—La Dirección General, en uso de sus facultades y a propuesta anual de la Dirección de Operaciones, podrá dar la consideración a grado superior a los Segundos Pilotos y Oficiales técnicos de vuelo que considere oportuno, con efectos económicos.

Art. 48. Opción de tripulantes técnicos a cambio de grupo.—Los tripulantes técnicos que reúnan los requisitos necesarios tendrán opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción se basará en la antigüedad técnica, aun cuando el llamamiento de dichos tripulantes para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía, de acuerdo con las necesidades del servicio.

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

Todo tripulante técnico, a su ingreso en cada grupo, ocupará el último puesto de la relación ordenada del personal, asignándole el número de orden que le corresponde.

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

El nivel de retribución del tripulante técnico que cambie de grupo será el que le correspondiera por el tiempo de permanencia en el grupo anterior.

La Compañía facilitará a los tripulantes técnicos el acceso a los cursos de Pilotos o navegantes en las Escuelas oficialmente reconocidas. Para ello se establecerá un sistema de becas de participación al 50 por 100 con los beneficiarios.

Art. 49. Opción de tripulantes auxiliares a cambio de grupo.—Siempre que no se perjudique la opción preferente para cambio de grupo, concedida a los tripulantes técnicos en el artículo anterior, los tripulantes auxiliares tendrán igualmente opción para el acceso a los cursos mencionados en dicho artículo, corriendo a su costa los gastos correspondientes.

CAPITULO V

Art. 50. Participación sindical y del personal.—El Jurado Unico de Empresa, a propuesta de la Comisión Delegada de Vuelo, designará de entre los Enlaces sindicales del personal de vuelo de cada grupo y especialidad al que en cada caso deba participar como miembro en los Tribunales destinados a evaluar las pruebas o exámenes que afecten a la promoción de los tripulantes de su misma especialidad. Las condiciones de las pruebas se harán a conocer a la representación sindical con una antelación por lo menos de diez días a la fecha de su publicación. Los Enlaces sindicales colaborarán con la Dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales, así como en la elaboración de:

- Turnos de vacaciones.
- Rotaciones de destacamentos, residencias, destinos.
- Cualquier modificación provisional de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión Mixta para su ratificación, si procede.
- Participación en las Comisiones encargadas de vigilar la concesión de becas.
- Vigilancia de las calidades del vestuario de los tripulantes por medio de una Comisión que se nombrará y que tendrá la facultad de poder variar los plazos de duración de las prendas adquiridas si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.

Art. 51. Programaciones.—A efectos de programación, el Jefe de Flota o persona por él designada participará con el Departamento de Coordinación de Horarios con objeto de que se tengan en cuenta los problemas operativos específicos de la flota, debiendo los Comandantes comunicar a su Jefe de Flota aquellos que consideren que pueden ser de interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad o economía de las operaciones.

Art. 52. Participación del personal.—Sin perjuicio de lo establecido en el artículo octavo del Decreto de 15 de julio de 1965, y con el fin de concretar lo establecido por la Ley sobre participación del personal en la administración de las Empresas, se fija en uno como mínimo el número de Consejeros del personal afectado por el presente Convenio, que será designado por el Consejo de Administración de la Compañía de entre una terna de los tres grupos de Pilotos, Oficiales Técnicos y Auxiliares de Vuelo, propuesta por el Jurado Unico de Empresa.

Las atribuciones, responsabilidades, mandato, etc., se ajustarán a lo previsto en la Ley y Reglamento de Participación vigente.

CAPITULO VI

Art. 53. Situaciones.—Los tripulantes podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes.

Art. 54. Tripulantes contratados a plazo fijo.—A partir de la entrada en vigor del presente Convenio la Compañía podrá celebrar contratos a plazo fijo no renovables y no superiores a siete meses, que expirarán cuando se cumpla la fecha de vencimiento. Con el cumplimiento del plazo marcado quedará extinguida la relación laboral debiendo cesar el tripulante en la Compañía automáticamente.

Art. 55. Tripulantes en período de prueba.—Todos los aspirantes que ingresen como personal de vuelo en la Compañía permanecerán durante un período de prueba en situación de prueba, bien sean procedentes de contratación directa, bien sean como consecuencia de la superación de los exámenes teórico-prácticos determinados por la Dirección.

Tanto la Compañía como el tripulante pueden rescindir libremente el contrato durante el período de prueba sin derecho a indemnización alguna ni necesidad de preaviso.

Los tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de cada grupo laboral y, en su caso, especialidad en la que hayan ingresado.

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

Art. 56. Tripulantes en plantilla.—Los tripulantes en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

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

Art. 57. Tripulantes en situación de actividad.—Se encontrarán en situación de actividad los tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñen en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo o, en su caso, especialidad para la que han sido contratados.

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

Art. 58. Comisión de servicio.—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

También se encuentran en esta situación aquellos tripulantes que por razón de cargo sindical, cubierto por elección o decreto, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo cuando oficialmente hubiesen sido requeridos para ello.

Art. 59. Tripulantes con licencia:

a) **Licencia retribuida.**—La Dirección concederá licencia retribuida a los tripulantes que la soliciten, siempre que medien las causas siguientes y por el tiempo que se señala:

1. Dos días laborables:

a) Enfermedad grave, fallecimiento, entierro o funeral de conyuge, hijos, padres y hermanos, incluso parentesco político, abuelos y nietos.

En caso de que el enfermo o difunto residiera fuera del punto de residencia del tripulante esta licencia se ampliará a cuatro días naturales.

b) Alumbramiento de esposa.

2. Diez días naturales ininterrumpidos para contraer matrimonio.

3. Un día natural por razón de boda de hijos, ampliable a dos si fuera en distinto lugar del de residencia habitual del tripulante.

b) **Licencia no retribuida.**—Anualmente los tripulantes tendrán derecho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas, en cuanto al número de tripulantes que puedan disfrutar de esta licencia, será de uno por cada cuarenta o fracción dentro de cada flota, grupo o especialidad.

La petición de licencia deberá presentarse con la anticipación necesaria para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

Art. 60. *Excedencia voluntaria*.—Los tripulantes con un tiempo mínimo de dos años de servicio en la Compañía podrán pasar a la situación de excedencia sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

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

No existirá para la Compañía obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se preste servicio, grupo laboral y especialidad.

Dentro de la condición anterior, la petición de excedencia se despachará favorablemente en el plazo de tres meses a partir de su presentación cuando los motivos hayan sido debidamente justificados. Estos motivos deberán hacerse constar en la petición, y su falta de veracidad será causa automática de rescisión del contrato de trabajo. No será motivo que avale la concesión de la excedencia voluntaria el prestar servicios en vuelo en una Compañía de Líneas Aéreas.

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

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

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por la siguiente fórmula:

$$\frac{T}{N} = \frac{T'}{N'}$$

T = Número de tripulantes en la plantilla de su especialidad y grupo al irse.

T' = Número de tripulantes en la plantilla de su especialidad y grupo al volver.

N = Número de orden en la plantilla de su especialidad y grupo al irse.

N' = Número de orden al volver.

Esta fórmula es válida siempre que el número de tripulantes al volver sea igual o mayor que el número de tripulantes al irse, es decir, T' igual o mayor que T.

Si T' fuese menor que T, su número de orden será el que resulte de incrementar el número que tenía al marcharse con el resultado de multiplicar por 0,3 el número de meses que haya permanecido en situación de excedencia voluntaria.

Tanto el resultado de la proporción expuesta como el producto mencionado anteriormente se convertirán en números enteros para su aplicación práctica, para lo cual se redondeará a la unidad entera superior.

No obstante lo anterior, la reincorporación del tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar a situación de excedencia.

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

La Compañía podrá alterar las normas generales de concesión de excedencia voluntaria para aquellos casos de tripulantes que lleven más de veinte años de servicio activo en vuelo en la Compañía.

Art. 61. *Excedencia forzosa*.—Darán lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público o de la Organización Sindical, cubierto por elección o decreto, que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los tripulantes 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 perderán el derecho a la reincorporación.

Art. 62. *Servicio militar*.—Los tripulantes que sean requeridos con carácter ineludible para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión del coeficiente de programación.

Art. 63. *Baja por enfermedad o accidente*.—Se considera en esta situación al tripulante que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites que desde un punto de vista médico-administrativo estén señalados.

A efectos de promoción se considerará que permanecen en situación de actividad siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 44, apar-

tado b), que excepcionalmente rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota durante el tiempo que dure la enfermedad.

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

Art. 64. *Suspensión de actividad*.—Es la situación en la que puede encontrarse un tripulante cuando por haberse iniciado un expediente por la autoridad judicial o gubernativa, o por la Dirección de la Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Art. 65. *Preaviso en las peticiones de baja*.—Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los tripulantes y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las peticiones de baja en la Compañía deberán solicitarse con tres meses de preaviso a la fecha en que se pretenda causar baja.

CAPITULO VII

Régimen de trabajo y descanso

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 66. *Base principal*.—Aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios de vuelo.

Art. 67. *Base*.—El lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Art. 68. *Destacamento*.—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado, fuera de su residencia o base habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a siete meses.

Art. 69. *Residencia*.—El lugar a que un tripulante tiene que desplazarse, fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Art. 70. *Destino*.—Lugar a que un tripulante tiene que desplazarse, fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Art. 71. *Actividad laboral*.—Todo el tiempo en que se permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que esta le pueda asignar.

Comprende los tiempos de actividad tanto aérea como en tierra.

Art. 72. *Actividad aérea*.—El tiempo total computado desde la presentación de un tripulante en el aeropuerto, inmediatamente después de terminar un período de descanso, para ejecutar un servicio o serie de servicios, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completado el último de estos servicios.

El tiempo de actividad aérea se considerará continuo si no le interrumpe un tiempo de descanso mínimo.

Las presentaciones en los aeropuertos deberán efectuarse treinta minutos antes de la hora de despegue en el caso de la flota «Convair» y «F-27», cuarenta y cinco minutos en los vuelos cortos y medios y una hora en los vuelos largos.

La actividad aérea se computará inicialmente a partir de las programaciones de servicio.

Art. 73. *Actividad aérea diurna*.—La comprendida entre las siete y las veintuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 74. *Actividad aérea nocturna*.—La comprendida entre las veintuna horas y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 75. *Tiempo de vuelo*.—El transcurrido desde el momento en que una aeronave se pone en movimiento por su propia fuerza motriz para emprender el vuelo hasta que, realizado el aterrizaje, queda aquélla inmovilizada y son parados sus motores.

A efectos de limitación de tiempos de vuelo y por venir definidos así por la autoridad aeronáutica, se considerarán los tiempos de vuelo de rueda a rueda.

Los tiempos de rueda a rueda, a efectos de retribución, serán establecidos anualmente para cada tipo de avión y trayecto. Para ello se reunirán Comisiones independientes por flota, con dos representantes de la Dirección de Operaciones y dos de cada una de aquéllas; estos últimos elegidos por la representación sindical. En los seis meses posteriores a la entrada en vigor del convenio habrán de estar establecidos estos tiempos por primera vez. Los sucesivos lo estarán en las fechas que cumplirán el año de la última revisión realizada.

En el cómputo de tiempos se tendrán en cuenta, por un lado, los trayectos a realizar considerando las características del vuelo

y del avión y, por otro lado, las medias obtenidas en la realización de los mismos. En caso de discrepancia se aplicará la media aritmética de ambos resultados.

A todos los vuelos, a efectos de retribución, se sumarán diez minutos en concepto de rodaje. Los tiempos de rodaje se computarán por separado y serán tenidos en cuenta sólo cuando las horas totales (rodaje más vuelo) excedan de las sesenta y siete mensuales. En este caso el exceso de horas que correspondan a tiempos de rodaje se abonarán siempre al precio de la hora correspondiente al coeficiente de programación de cada tripulante (hora — CP: 67).

Art. 76. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes.

Art. 77. *Tiempo de descanso.*—Tiempo asignado por la Compañía a un tripulante con el fin específico de que pueda descansar antes o después de un periodo de actividad aérea.

Art. 78. *Descanso mínimo.*—Después de cada tiempo de actividad aérea se disfrutará de un tiempo mínimo de descanso de diez horas, o bien el que se deduzca de acuerdo con la tabla que se acompaña como anexo número 7 si fuese superior a dichas diez horas.

Art. 79. *Descanso parcial en vuelo.*—El tiempo en el que un tripulante, por estar la tripulación reforzada, queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de sitio adecuado para el descanso. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Art. 80. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo en el que un tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos.

Para ser considerado como tiempo de descanso parcial su duración deberá ser superior a dos horas de descanso efectivo en cama, sin que el total llegue a cubrir el tiempo de descanso mínimo.

Los descansos parciales, tanto en vuelo como en tierra, se considerarán de actividad aérea y permitirán prolongar los límites de la misma en la mitad del tiempo de descanso disfrutado.

En la iniciación de un vuelo largo se podrán prolongar los límites de actividad aérea hasta un 75 por 100 del tiempo de descanso a que se refiere el párrafo anterior, siempre que esta iniciación se produzca en la base o lugar donde se haya pernoctado, anteriormente al vuelo se haya tenido el descanso marcado en el artículo 78 y se disponga de los servicios hoteleros indicados en el artículo 76 y tercer párrafo del 140.

Art. 81. *Límite de actividad aérea.*—Se considera límite de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 82. *Máximo de actividad aérea.*—Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea con aquel del que puede disponer un Comandante con objeto de poder terminar un servicio cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía.

Art. 83. *Actividad aérea incrementada.*—Es la que puede obtenerse cuando en un periodo de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

Art. 84. *Servicios.*—Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios periodos de descanso fuera de la base.

Art. 85. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en su base.

Art. 86. *Etapa.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 87. *Tripulación técnica mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 88. *Tripulación técnica operativa.*—Es la definida por el Manual del avión para cada caso.

Art. 89. *Tripulación reforzada.*—La que comprende algún tripulante adicional poseedor de licencia que le permite ocupar un puesto de trabajo en el avión con objeto de que algún miembro de la tripulación pueda obtener un descanso parcial.

Art. 90. *Vuelo corto.*—El de duración inferior a una hora quince minutos. Los vuelos con dos tripulantes técnicos o sin piloto automático se considerarán a todos los efectos cortos.

Art. 91. *Vuelo medio.*—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 92. *Vuelo largo.*—El de duración superior a tres horas.

Art. 93. *Actividad en tierra.*—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea que pueden serle asignadas a un tripulante por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 71. A título indicativo serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades similares.

Sólo a efectos de límites de programación de vuelos en flota, y no a efectos económicos, a los tripulantes que participen como

alumnos no se les computará como actividad laboral el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a quince días. En estos casos los tripulantes disfrutarán los días libres que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuela en flota.

Hasta dos semanas de vuelo en flota: Cinco días libres, dos de ellos unidos.

Más de dos semanas y hasta tres de vuelo en flota: Ocho días libres, cuatro unidos dos a dos.

Los días libres que corresponden según el artículo 106, apartado e), no entran en este cómputo.

Art. 94. *Imaginaria.*—Tripulante a la inmediata disposición de la Dirección de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelos de instrucción. Sólo a efectos de límites de programación el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral. A efectos económicos se computará como sigue:

a) En los locales fijados por la Compañía el día completo (veinticuatro horas) devengará 5,06 horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad laboral.

b) Fuera de los locales fijados por la Compañía el día completo (veinticuatro horas) devengará 2,53 horas de vuelo y el 50 por 100 de actividad laboral.

c) Cuando se combinen las situaciones a) y b) se hará el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará el devengo que corresponde. En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo.

Cuando un tripulante en actividad sea requerido para desempeñar el servicio de Jefe de Día, se le aplicará el tratamiento del presente artículo.

Art. 95. *Reten.*—Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas.

Sólo a efectos de límites de programación el tiempo de reten no se computará como actividad laboral. A efectos económicos devengará 1,26 horas de vuelo y el 25 por 100 del tiempo transcurrido en esta situación como actividad laboral.

Art. 96. *Incidencias.*—Tripulación que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Excepto los días señalados como libres, se les podrán nombrar los servicios que se considere oportuno con objeto de estabilizar la programación.

Este servicio se programará por periodos de quince días y por rotación entre todos los componentes de cada flota, de modo que ninguno lo repita hasta tanto no se haya completado la misma. A los tripulantes en situación de destacamento, residencia o destino que les correspondiera servicio de incidencias les será salido el turno, realizándolo a su regreso a la base, a no ser que lo haya efectuado durante su permanencia en las situaciones citadas.

La tripulación de incidencias deberá establecer contacto con la Oficina de Programación de Vuelos entre las 0,8 y las 0,9 horas y las 21,00 y las 22,00 horas locales con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

Los días libres correspondientes al tiempo que duren las incidencias se podrán disfrutar en el resto del mes en el caso de que no se hayan podido respetar los programados.

A efectos de programación, la situación de incidencias no dará lugar a cómputo alguno de actividad aérea ni laboral si no se efectúan servicios. Si se efectúan, se computará esta actividad de la manera prevista. A efectos económicos, la situación de incidencias devengará 2,23 horas de vuelo por día permanecido en esta situación.

Art. 97. *Día franco de servicio.*—Aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto. Este deberá serle asignado y notificado antes de las 22,00 horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Art. 98. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el tripulante sin que deba ser requerido para que efectúe servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 99. *Vacaciones.*—Periodo de treinta días seguidos o dos periodos de quince días al año que disfrutarán todos los tripulantes en los periodos de disponibilidad.

Art. 100. *Limitaciones.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta sección.

Durante los cursos que comprendan instrucción en tierra y en vuelo se aplicarán todos los límites y regulaciones de esta sección segunda, con excepción de lo estipulado en el artículo 93, párrafo segundo.

La programación se hará de acuerdo con la tabla reguladora de trabajo y descanso, de la que resultarán los tiempos de descanso que deberán devengarse como consecuencia de dicha actividad programada.

Cada flota regulará trimestralmente sus programaciones de modo que las imaginarias, retenes y días libres queden distribuidos equitativamente, dentro de un margen prudencial, entre todos los tripulantes de la misma.

Art. 101. Límites de actividad aérea:

Vuelos cortos: Doce horas cuarenta y cinco minutos (12 h. 45 m.).

Vuelos medios: Trece horas treinta minutos (13 h. 30 m.).

Vuelos largos: Catorce horas quince minutos (14 h. 15 m.), o la actividad aérea menor que devengue un descanso análogo para cada tipo de vuelo así como el contemplado en los dos últimos párrafos del artículo 80.

En la línea Madrid-Las Palmas-San Juan-Caracas se podrá incrementar el límite de actividad aérea hasta dieciséis horas, siempre que dicha línea despegue antes de las doce horas locales y tenga un descanso en destino de al menos veinticuatro horas.

Si en el futuro se establecieran otras líneas similares a la antes citada, se someterá la propuesta de cambio de límite de actividad aérea y de descanso a la Comisión Mixta para su consideración y aprobación, si procede.

Límite de incrementos potestativos de los Comandantes.—Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar las actividades señaladas en los párrafos anteriores en la forma siguiente:

Vuelos cortos y medios: Una hora.

Vuelos largos: Una hora treinta minutos.

En los aviones que efectúan vuelos mezclados, entre cortos, medios y largos, el límite de la actividad aérea será igual a la media de los límites correspondientes a la clase de vuelos a efectuar.

Art. 102. Límite máximo de horas de vuelo:

Límite mensual: Noventa y tres horas treinta minutos.

Límite trimestral: Doscientas sesenta y tres horas.

Límite anual: Novecientas horas.

Art. 103. Límites de actividad laboral mensual.—El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, es de ciento noventa. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada tripulante podrá aumentarse el límite anterior hasta un máximo de un 10 por 100.

Art. 104. Límite de series de servicio.—En los aviones que efectúan etapas cortas y medias la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de cuatro días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada tripulante este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de cinco días.

En los aviones que efectúan etapas largas la programación de las series de servicios tendrá una duración máxima de nueve días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada tripulante este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de once días.

Art. 105. Límite de etapas.—El límite de etapas que podrá realizarse en un periodo de veinticuatro horas será de siete.

En los vuelos interinsulares de Canarias que realiza el «F-27» la Comisión Mixta estudiará la posibilidad de ampliar a ocho el número de etapas por día, siempre que el último vuelo sea de regreso a la base.

Art. 106. Días libres.—Todo tripulante disfrutará un mínimo de nueve días naturales libres cada mes, en su base, en las condiciones siguientes:

- Cuatro de ellos por lo menos estarán unidos dos a dos.
- Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los cinco restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.
- Al regresar a la base después de los vuelos trasatlánticos o de duración similar se disfrutará de treinta y seis horas libres de descanso, dentro de los cuales han de estar incluidas dos noches naturales en su domicilio o base habitual. Se procurará que el vuelo de salida o de llegada sea directo.
- Todo día en que un tripulante deba pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de otro día libre.
- Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a mediodía.
- Cuando un tripulante esté sujeto a un servicio de incidencias deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los nueve días naturales libres que le corresponden con arreglo a las limitaciones previstas.
- Los tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino podrán disponer de cuatro, seis y diez días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.
- Cuando un tripulante pierda por necesidades del servicio alguno de los días libres que le corresponden y no se pueda recuperar durante el mes, podrá optar por recuperarlo en el mes próximo o añadirlo a las vacaciones anuales.

No obstante lo anterior, en tanto el servicio de a bordo resuelva los problemas de la flota «DC-8», los Auxiliares de vuelo de esta flota mantendrán cuarenta y ocho horas libres al regresar a la base después de los vuelos trasatlánticos o de duración similar y ocho días libres al mes.

Art. 107. Preaviso.—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con siete días de anticipación.

El preaviso para la permuta de cualquier día libre de entre los susceptibles de variación será de cuarenta y ocho horas.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destacamento será de ocho días, más uno por cada mes de duración prevista del mismo.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de residencia será de quince días, más uno por mes de duración prevista del mismo.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destino será de cuarenta días.

Las vacaciones anuales deberán ser conocidas con un mes de antelación.

Art. 108. Tabla de descansos.—El descanso necesario para recuperarse de la fatiga acumulada a lo largo de un periodo de actividad aérea dependerá en gran parte de las horas durante las cuales se desarrolle la actividad citada.

El descanso que devengarán las horas de actividad aérea comprendidas entre las 07.00 horas y las 21.00 horas será igual a 5/7 del tiempo de actividad desarrollado.

Para actividades aéreas comprendidas entre las 21.00 y las 02.00 horas, o entre las 05.00 y las 07.00 horas, los descansos a devengar serán iguales a los tiempos de actividad desarrollados.

Los tiempos de actividad comprendidos entre las 02.00 y las 05.00 devengarán descansos iguales a 5/3 de las horas de actividad aérea desarrolladas.

De acuerdo con estos criterios se ha elaborado la tabla correspondiente al anexo número 7.

Art. 109. Facultades del Comandante.—No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan y siempre que, a su juicio, la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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

SECCIÓN TERCERA: ROTACIONES

Art. 110. Vacaciones.—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones vendrá determinado por las normas del anexo número 9.

Art. 111. Rotaciones en destacamentos: residencias y destinos.—La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el anexo número 10.

CAPITULO VIII**Retribuciones**

Art. 112. Conceptos retributivos.—Los tripulantes de la Compañía a quienes se aplica el presente Convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

- Retribuciones fijas:
 - Sueldo base.
 - Premio de antigüedad.
 - Coefficiente de programación.
 - Gratificaciones extraordinarias.
 - Gratificación por cierre de ejercicio.
- Retribuciones variables:
 - Prima de vuelo incentivada.
- Otras percepciones económicas:
 - Dietas.
 - Gratificación de destacamento, residencia o destino.
 - Comisión de ventas a bordo para Auxiliares de vuelo.
 - Plus Jefe de Cabina.
- Protección a la familia.

Art. 113. Sueldo base.—Los sueldos base de cada grupo y, en su caso, especialidad son los expresados en el anexo número 1, tablas A, B, C y D (I y II).

Art. 114. Premios de antigüedad.—El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio por antigüedad, un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía, hasta un máximo de doce trienios.

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

Los Auxiliares de vuelo femeninos que a la firma del Convenio tengan devengados trienios al 11,25 por 100 seguirán, a título personal, conservando este beneficio, iniciándose a partir de este momento el devengo de trienios al 7,5 por 100.

Art. 115. *Coefficiente de programación.*—Los tripulantes percibirán, en concepto de coeficiente de programación, las cantidades que se especifican en el anexo número 1, tablas A, B, C y D (I y II), según su grupo, nivel y, en su caso, especialidad.

Art. 116. *Coste de vida.*—Se mantiene el actual sistema de incrementos salariales por aumentos del coste de vida.

Con efectos de 1 de enero de 1972 y de 1 de enero de 1973, se llevarán a cabo los incrementos correspondientes sobre sueldo base y coeficiente de programación, consignándose en casilla aparte, a tenor del índice del coste de vida que resulte de las cifras oficiales publicadas por el Instituto Nacional de Estadística para el conjunto nacional, referidas al año respectivo inmediato anterior.

Art. 117. *Gratificaciones extraordinarias.*—Los tripulantes percibirán los días 13 de julio y 24 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad y coeficiente de programación.

A los tripulantes ingresados en el transcurso del año o que cesaran 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. 118. *Títulos.*—Se modifica el artículo 52 del Reglamento de Régimen Interior en el sentido de que en el futuro la Dirección establecerá los títulos cuya posesión por parte de los tripulantes dará lugar, en el momento del reconocimiento, a la percepción por una sola vez de la cantidad que se fijó y que estimule a la obtención de los mismos.

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

Art. 119. *Protección a la familia.*—Establecido por la Orden ministerial de 28 de diciembre de 1966, que desarrolló la Ley de Seguridad Social, el nuevo régimen de ayuda familiar, los tripulantes que hubieran optado por el régimen vigente en 31 de diciembre de 1966 percibirán los puntos que tuvieron acreditados hasta la fecha a razón de 300 pesetas, y los que posteriormente les corresponda, a tenor de lo dispuesto en la aludida Orden ministerial.

Todos los tripulantes que no hubieran causado alta en el régimen de plus familiar antes del 31 de diciembre de 1966 se registrarán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Art. 120. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—Se establece la participación de los trabajadores en los beneficios anuales de la Empresa al 50 por 100 de los mismos, en función de las siguientes estipulaciones:

1. Los trabajadores aceptan sin discusión los resultados anuales presentados por el Consejo de Administración y sancionados por la Junta general de accionistas como base de partida para la distribución de los mismos.

2. Del saldo acreedor que pudiera presentar la mencionada cuenta de resultados habrá de deducirse previamente:

a) Una cantidad equivalente a un dividendo al capital del 6 por 100 bruto.

b) La cantidad que con carácter mínimo resultare de obligatoria dotación a la cuenta de reserva legal o cualesquiera otras que se establezcan por la Junta general de accionistas.

c) El importe correspondiente a la liquidación de impuesto sobre Sociedades del ejercicio en cuestión o, en su caso, una previsión ajustada del mismo.

3. El 50 por 100 del remanente resultante será distribuido entre el personal de la Empresa en proporción al salario base de cada trabajador y el número de meses de trabajo efectivo en el ejercicio finalizado. Sin perjuicio de lo anterior, la liquidación se efectuará de la forma siguiente:

a) Cada trabajador percibirá el importe correspondiente a veinte días de su sueldo base, premio de antigüedad y coeficiente de programación, o parte proporcional en su caso. Tales importes serán considerados a cuenta de la liquidación definitiva que será realizada posteriormente, pero no serán descontados al trabajador ni en todo ni en parte en el supuesto de que el anticipo global a que se refiere este párrafo fuera superior al 50 por 100 distributable entre el personal.

b) La diferencia entre el mencionado 50 por 100 distributable y el anticipo percibido, si fuera positiva, se repartirá en forma de acciones liberadas a todo el personal, en los términos y condiciones que se establezcan como ejecución del oportuno acuerdo a tomar por la Junta general de la Compañía.

Art. 121. *Ventas a bordo.*—En el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor del presente Convenio ambas partes se reunirán en Comisión para establecer el sistema de distribución y liquidación sobre las siguientes bases:

Hasta la entrada en vigor del Convenio se abonará el 10 por 100. Desde la entrada en vigor, y si se alcanza la cifra de 150 millones de venta bruta en el ejercicio 1970-71, el porcentaje será del 15 por 100.

En el último trimestre del año 1972 se reunirá de nuevo la Comisión por si procede la revisión de los porcentajes.

Art. 122. *Plus Jefe de Cabina.*—Durante la vigencia del Convenio los Auxiliares de vuelo con puesto de trabajo de Jefe de Cabina cobrarán, además de las percepciones fijadas en este Convenio para su grupo laboral, un plus equivalente al 30 por 100 de su sueldo base y coeficiente de programación en cada mensualidad y en las pagas extraordinarias de julio y Navidad.

Art. 123. *Gratificación de destacamento.*—Los tripulantes percibirán durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo número 6 (III).

Art. 124. *Gratificación de residencia.*—La gratificación por residencia será igual al 95 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 125. *Gratificación de destino.*—Cuando un tripulante sea destinado fuera de la base principal o de aquella para la que fuera expresamente contratado recibirá, en concepto de gratificación de destino, el 60 por 100 de la gratificación que percibiría si estuviera destacado.

Art. 126. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el tripulante recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del desplazamiento.

Quando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa no imputable al tripulante, éste recibirá, en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Art. 127. *Cursos y comisiones de servicio.*—El tripulante, durante cursos o comisiones realizadas en los términos del artículo 58 o cualquier otra actividad que deba desarrollar por haber sido designado por la Compañía, percibirá la prima de vuelo equivalente a setenta y seis horas mensuales o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 128. *Licencia retribuida.* El tripulante en situación de licencia retribuida, percibirá la prima de vuelo equivalente a sesenta y siete horas mensuales o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 129. *Vacaciones.*—El tripulante, durante las vacaciones reglamentarias, percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad, la prima de vuelo correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones. En ningún caso dicho promedio será inferior al coeficiente de programación.

Art. 130. *Vuelos de situación, regreso y prueba.*—En los vuelos de situación y regreso para tomar o dejar los servicios asignados, los tripulantes percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán en ningún caso el cómputo mensual de horas de vuelo ni a limitaciones de actividades.

En los vuelos de prueba se percibirá la prima correspondiente, considerándose para el pago como mínimo una hora de vuelo o el tiempo real si es superior.

Art. 131. *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 su base.

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

Art. 132. *Clases de dieta.*—Las dietas se dividen en nacionales o extranjeras, según los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 133. *Dieta básica.*—Es la que servirá de punto de partida para calcular, aplicándole un coeficiente regulador por país, la que corresponda en cada caso.

Art. 134. *Coefficiente regulador.*—Es el que se aplica a la dieta básica para que su cuantía en cada país esté en consonancia con el coste de vida del lugar.

Quando se deban devengar eventualmente dietas en algún país cuyo coeficiente no conste se aplicará la dieta básica si previamente no se ha llegado a un acuerdo con la Dirección de la Compañía.

Art. 135. *Actualización de dietas.*—La actualización de las dietas por países se hará anualmente, de acuerdo con los índices de coste de vida publicados por el Instituto Nacional de Estadística o por la ONU, según se refieran a la dieta nacional o extranjera, respectivamente.

Los índices de coste de vida se aplicarán anualmente, en el día primero del mes siguiente a aquel en que se publiquen.

Art. 136. *Dietas en vigor.*—Las dietas aplicables a partir de la entrada en vigor del presente Convenio serán las que figuran en el anexo número 6 (I).

Art. 137. *Cómputo de dietas en vuelos cortos y medios.*—A los efectos del cómputo de dietas, éstas se calcularán de acuerdo con el número de comidas que se deban realizar fuera de la base.

Cada comida principal devengará media dieta.

Se devengará media dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las 13,00 y las 15,00 horas o las 21,00 y 23,00 horas locales. Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las 24,00 y las 06,00 horas locales y no se pernocte fuera de la base.

Art. 138. *Cómputo de dietas en vuelos largos.*—En los vuelos largos se comenzará a devengar la dieta desde el momento de tomar tierra en el aeropuerto del lugar donde se pernocte o se realiza la primera comida hasta el momento de despegar desde el aeropuerto del lugar donde se haya pernoctado o se haya hecho la última comida.

A efectos de cómputo de dietas, y debido a que las horas habituales de las comidas quedan notablemente alteradas, se considerará que se devenga media dieta por cada vez que durante la permanencia en el lugar de que se trate abarque tiempos comprendidos entre las 12,00 y 16,00 horas o entre las 19,00 y 22,00 horas locales.

Cuando se trate de vuelos combinados (entre largos, cortos y medios), en los trayectos cortos y medios se computará la dieta de acuerdo con lo establecido en los párrafos primero, segundo y tercero del artículo 137. En los trayectos largos la dieta se abonará de acuerdo con lo establecido en el presente artículo.

Art. 139. *Gastos de bolsillo.*—Sin quedar englobadas en la dieta y para atender gastos extraordinarios que se produzcan, con independencia de los esenciales ya cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo por cada fecha que se vuele o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el anexo número 6 (II), con expresión de lo establecido en el párrafo siguiente.

De acuerdo con lo anterior, si en el último vuelo de regreso a la base éste es directo y se produce cambio de fecha a bordo (hora GMT), no se devengará el gasto de bolsillo correspondiente a la última fecha.

Los gastos de bolsillo se dividen en nacionales o extranjeros, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 140. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las tripulaciones en sus desplazamientos habituales por motivos del servicio estará a cargo de la Compañía.

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

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

Art. 141. *Alojamiento en los viajes no programados.*—Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes alojamientos individuales, siempre que ello sea posible, en los vuelos no programados.

Cuando por no existir Delegación en el lugar de que se trate el tripulante abone el alojamiento, éste pasará el cargo correspondiente a la Compañía.

Art. 142. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los tripulantes por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

Art. 143. *Dieta básica.*—La tabla de dietas básicas a aplicar será la siguiente:

| | Dietas nacionales | Dietas extranjeras |
|-----------------------------------|-------------------|--------------------|
| | Pesetas | Dólares |
| Primeros Pilotos | 500 | 14,00 |
| Segundos Pilotos | 480 | 13,50 |
| Oficiales técnicos de vuelo | 460 | 13,00 |
| Auxiliares de vuelo | 440 | 12,50 |

Art. 144. *Comidas a bordo.*—Para evitar retrasos innecesarios la Compañía facilitará a bordo las comidas a los tripulantes.

El momento de efectuar la comida será decidido por el Comandante, quien lo comunicará con suficiente antelación para que puedan ser preparadas.

Art. 145. *Limitación.*—No obstante lo regulado en este capítulo de dietas, en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y gastos de bolsillo, en ningún caso el devengo por estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los tripulantes y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y un gasto de bolsillo por cada período de veinticuatro horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 137.

CAPITULO IX

Formación profesional y atenciones sociales

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

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

Art. 148. La cotización al fondo solidario de obras sociales de vuelo será la fijada en el anexo número 5 y podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Comisión Mixta.

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

Art. 150. *Viviendas.*—La Compañía podrá proporcionar la ayuda necesaria para la obtención de créditos para viviendas en las Cajas de Ahorro o Entidades estatales, bancarias o similares, avalando ante éstas a los tripulantes que no tengan vivienda propia y lo necesiten para su adquisición.

La gestión de estos créditos y gastos de negociación e intereses serán a cargo de los tripulantes, y la Compañía podrá requerir de éstos las garantías que estime necesarias.

Siempre que sea posible, estos créditos serán gestionados cerca del Montepío «Loreto», y sólo cuando éste no pueda concederlos se estará a lo pactado en los párrafos anteriores.

Art. 151. *Vestuario.*—La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas para cada especialidad, pero se reserva la facultad de introducir cuantas modificaciones estime más adecuadas respecto de la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los tripulantes recibirán cada año las prendas o bien, en sustitución, las telas para la confección de las mismas, expresadas en el cuadro anexo número 8.

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

CAPITULO X

Seguridad Social complementaria

Art. 152. Las normas por las que se regulará la Seguridad Social complementaria se establecerán por una Comisión compuesta por miembros de la Dirección, del personal de vuelo—es los últimos elegidos entre los representantes sindicales, preferentemente de entre los que hayan formado parte de la Comisión Deliberante— y del Montepío «Loreto», quienes se pondrán de acuerdo para la fijación de las bases y Reglamentos necesarios.

Estas bases y Reglamentos tendrán en cuenta la cotización por los máximos legales a la Mutualidad Laboral en la proporción correspondiente a Empresa y trabajadores y determinarán las reglas a aplicar en materia de incapacidad laboral por enfermedad y accidente común o profesional, seguros colectivos de vida y pérdida de licencia, así como la constitución de un fondo de retiro que las partes acuerden desde ahora.

La contribución al fondo de retiro comenzará a partir de la entrada en vigor del Convenio, «Iberia» contribuirá con una cantidad de 25.000.000 de pesetas anuales, en relación con la plantilla existente al 31 de diciembre de 1970, o la que proporcionalmente corresponda a la fecha de su aplicación; el personal de vuelo contribuirá con una cantidad igual como mínimo a la aportada por la Compañía, de acuerdo con los criterios anteriores.

En tanto se establece la normativa a que se refieren los párrafos anteriores, la Seguridad Social complementaria se mantendrá en las condiciones vigentes hasta el momento.

Art. 153. *Enfermedad fuera de base.*—En tanto que la Compañía, a través de una Entidad aseguradora, resuelva el problema de la asistencia médica en enfermedad fuera de la base de residencia habitual, se hará cargo de los gastos producidos, tanto de asistencia como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas, de los tripulantes que lo necesiten o familiares de los mismos en caso de destacamento, residencia o destino. Se exceptúan los casos en que por estar comprendidos en el régimen de Seguridad Social pudiera haber efectuado el traslado temporal de la cartilla correspondiente al lugar en que preste sus servicios o aquellos casos en que los Servicios Médicos, producida la enfermedad, ordenen el traslado a la base principal.

Para que haya lugar a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica en caso de destacamento, residencia o destino, deberá aprobarse por el Servicio Médico de la Compañía.

pañía. Los centros médico-quirúrgicos o especialistas a los que se puede acudir para estos casos figurarán en relación, también aprobada por el Servicio Médico de la Compañía, y serán de uso obligatorio, salvo casos de urgencia debidamente comprobados.

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

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

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

CAPITULO XI

Transportes

Art. 155. *Transportes en Madrid.*—En materia de transportes se seguirán aplicando las normas actualmente en vigor para cada grupo y, en su caso, especialidad.

No obstante lo anterior, una Comisión compuesta por representantes de las Direcciones afectadas (Instalaciones y Operaciones, Tierra, Económico-Financiera, Personal, Operaciones y Organización Territorial-Servicio a los Pasajeros) elaborará un informe para regular el transporte de los tripulantes al aeropuerto. Este informe, que deberá estar terminado en el plazo de seis meses a partir de la aprobación del Convenio, se someterá a la Comisión Mixta, y en el caso de que sea aprobado por ésta, sustituirá a las normas que rigen en la actualidad.

Art. 156. *Transportes en Delegaciones.*—A los tripulantes con base en Delegaciones o que se encuentren en una de ellas con motivo de servicio, se les facilitará el transporte desde el aeropuerto a la ciudad y viceversa, por el sistema de recogida y distribución hasta el alojamiento en el sitio donde se encuentren.

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

Itinerarios normales.
En tiempo razonable.

Con ocasión de traslado al lugar de trabajo o regreso desde el mismo a su domicilio o lugar en que se aloje.

CAPITULO XII

Billetes gratuitos o con descuento

Art. 158. *Billetes gratuitos a tripulantes técnicos.* La concesión de billetes gratuitos o con descuento para los tripulantes técnicos quedará sujeta a las siguientes normas:

1. Billetes Free II, sin limitación de número, desde el momento que queden fijos en la plantilla de «Iberia», en la red nacional o europea, y al cumplir tres años de su ingreso en la Compañía, en la totalidad de la red.

La Compañía facilitará a los tripulantes técnicos en los servicios de vuelo, talonarios de vales de solicitud de billetes. Tales billetes se despacharán por el servicio de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carnet de tripulante.

2. Billetes al 50 por 100 con reserva de plaza, sin limitación.

3. Un billete gratuito de ida y vuelta con reserva de plaza en caso de fallecimiento de padres, hijos o hermanos, al aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento. (En caso de ser tripulantes técnicos casados tendrán derecho adicional a un billete gratuito con reserva de plaza para su cónyuge.)

4. Billetes Free de ida y vuelta hasta un máximo de dos, de los cuales uno será Free I, en caso de enfermedad grave o que requiera atención personal médica certificada de un tripulante técnico tratado por el Médico de la Compañía, que le controle fuera de su residencia habitual, con ocasión de servicio. Esta concesión se refiere a los familiares que deban atenderle.

5. Billetes Free I, en caso de matrimonio, para el tripulante técnico y su cónyuge, en la red que le corresponda según el período de permanencia que tenga en la Compañía.

6. Dos billetes Free I para su cónyuge e hijos en los casos en que los tripulantes técnicos deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena o Nochevieja por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

7. Las condiciones más beneficiosas en materia de billetes Free o con descuento que se acuerden con otras Compañías para el personal de las mismas en régimen de reciprocidad serán de aplicación a los tripulantes técnicos.

Art. 159. *Concesiones a los familiares.*—La concesión de billetes a los familiares de los tripulantes técnicos dependerá, en cuanto a la red en que puedan ser utilizados, del período de permanencia del tripulante en la plantilla de la Compañía en la forma regulada anteriormente. Se consolidan los derechos que

los familiares de los tripulantes ya venían gozando y que son los siguientes:

1. El cónyuge disfrutará de tres billetes Free II al año.

2. Los hijos que convivan con el tripulante y dependan económicamente de él disfrutará de dos billetes Free II al año.

3. Los familiares de primer grado o aquellos por los que el tripulante perciba plus familiar (o los que con arreglo a la antigua legislación lo percibirían) distintos de los señalados en los dos números anteriores, que convivan y dependan del tripulante, disfrutará de un billete Free II al año.

4. Billetes al 50 por 100 con reserva de plaza, sin limitación, a los familiares que se especifican en los números 1, 2 y 3 de este artículo.

Art. 160. *Billetes gratuitos o con descuento para Auxiliares de vuelo o sus familiares.*—Los Auxiliares de vuelo, en materia de billetes gratuitos o con descuento, recibirán el mismo tratamiento que los tripulantes técnicos.

Para los Auxiliares de vuelo femeninos desaparecerán a partir de ahora los beneficios de los padres que no dependan económicamente ni convivan con ellas. Se conservarán, no obstante, los derechos adquiridos hasta ahora a aquellos Auxiliares de vuelo femeninos que hubieran disfrutado de este beneficio.

Se suprimen las autorizaciones de vuelo a cambio de conceder talonarios para billetes. No obstante, para extender billetes contra el talonario deberán estar previamente visados y llevar el visto bueno del Jefe de la unidad orgánica de la que dependan, quien, en función del número de billetes extendidos a lo largo del año, tendrá facultad para autorizar o no la emisión del billete.

Art. 161. *Normas comunes:*

1. Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios tripulantes, que podrán ser autorizados a ocupar primera clase.

El pasar de clase turista a primera supondrá el abono de la diferencia de precio entre ambas categorías.

En el supuesto de que no exista plaza en turista y si en primera, dará lugar a ocupar la plaza de esta categoría con el abono de una cantidad que será fijada por la Compañía.

2. El tripulante que durante dos años consecutivos no hubiese disfrutado del derecho de billete gratuito Free II tendrá derecho a usar en el tercer año un billete gratuito Free I, tanto él como los beneficiarios de primer grado que dependan económicamente del tripulante y convivan con él.

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo segundo del artículo 154.

3. En todos los grupos, para tener derecho a billete gratuito o con descuento para los familiares citados en el artículo 159, se deberá demostrar en forma fehaciente que dependen económicamente y conviven con los beneficiarios.

4. El derecho a billete reconocido en estas normas implica el que el tripulante o sus familiares se provean del oportuno billete de pasaje, corriendo a su cargo los impuestos, seguros, tasas o equivalentes correspondientes.

Se entiende por viaje un recorrido de hasta cuatro trayectos en que se utilicen como máximo dos líneas independientes a la ida y dos a la vuelta, o cuatro líneas si el viaje fuese circular.

En estos trayectos se podrá utilizar el origen como escala intermedia. Los trayectos entre islas Canarias o Baleares no se computarán a estos efectos cuando se produzcan para enlazar con la línea en su lugar de salida.

Al transporte de tripulantes y familiares se le aplicarán las normas de responsabilidad de la Ley de Navegación Aérea o Convenio de Varsovia, según proceda, así como condiciones de transportes de IATA.

En las irregularidades que se cometan en materia de billetes gratuitos o reducidos la Dirección sancionará en todos los casos con el abono total del importe del mismo, así como la inhabilitación al titular y sus familiares por tiempo fijo o limitado para nuevas concesiones, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que pudieran corresponderle.

En los viajes con motivo de vacaciones reglamentarias se garantiza el regreso mediante reserva de plaza cuando la ocupación de la línea hiciera imposible el regreso del tripulante en la fecha prevista para la incorporación a su puesto de trabajo. Esta garantía no podrá dar lugar en ningún caso a cubrir más del 5 por 100 de las plazas del avión por personas que se beneficien de ella, salvo que, cubierto este cupo, aún existieran plazas vacantes. Esta garantía afecta exclusivamente a la red de «Iberia» y no a las de las Compañías «Pool».

A este fin, cuando los vuelos sean diarios, esta transformación se efectuará a partir del tercer día en que el tripulante se presente a todos los servicios existentes en el aeropuerto para el regreso sin logro.

Cuando se trate de vuelos no diarios la transformación se realizará a partir del segundo servicio.

En caso de exceder los solicitantes de este 3 por 100 se confeccionará una lista de espera de estos trabajadores para su embarque sucesivo por orden de fecha de incorporación al trabajo, y en su caso, de coincidir ésta, por orden de presentación.

Para poder hacer uso de este derecho de reserva de plaza serán condiciones imprescindibles el disfrute de las vacaciones anuales y tener un justificativo del Jefe de la unidad orgánica

a que pertenezca donde se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

5. Los billetes gratuitos o con descuento obtenidos por los tripulantes o beneficiarios tendrán un periodo de validez para iniciar el recorrido no superior a dos meses desde la fecha de su concesión. Para el segundo o siguientes cupones de vuelo se establece como periodo de validez la fecha de 31 de enero del año siguiente a aquel en el cual se inició el recorrido, salvo que se trate de asistir a cursos escolares, en cuyo caso finalizará en la fecha que terminen los mismos.

Art. 162. *Equipajes*.—Los tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de 30 kilos de franquicia de equipaje por persona.

Art. 163. *Destacamentos*.—En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete Free I para los familiares del tripulante incluidos en el artículo 159 y una empleada del hogar o similar incluida en el Montepío del Servicio Doméstico.

Cuando el número de hijos sea superior a tres podrá obtenerse un segundo billete para otra empleada del hogar con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío del Servicio Doméstico, siendo este segundo billete Free II.

Art. 164. *Personal con pérdida de licencia, jubilados, viudas y huérfanos*.—Los tripulantes que hubieran perdido su licencia

por enfermedad o por haber llegado a la edad límite, en tanto permanezcan en la Compañía, gozarán de los beneficios que les corresponderían si continuaran en situación de actividad.

A los tripulantes jubilados, las viudas, los huérfanos solteros y los incapacitados para todo trabajo, mientras consten y figuren como pensionistas de la Mutualidad, les será de aplicación en materia de billetes el Convenio Colectivo del Personal de Tierra.

DISPOSICIONES FINALES

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

Segunda. Las partes renuncian expresamente a interponer recursos de alzada contra el criterio de la Dirección General de Trabajo en cuanto a la aprobación por la misma del presente texto del Convenio.

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

ANEXO NUMERO 1

Tabla A. PRIMEROS PILOTOS

| Niveles | 1B | 1A | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Conceptos: | | | | | | | | | |
| Sueldo base | 18.750 | 18.750 | 18.750 | 18.750 | 18.750 | 18.750 | 18.750 | 18.750 | 18.750 |
| Coefficiente de programación | 72.500 | 66.500 | 60.500 | 54.500 | 48.500 | 42.500 | 36.500 | 30.500 | 24.500 |
| Precio hora tiempo rodaje a partir de 67 horas | 1.085 | 995 | 905 | 815 | 725 | 635 | 545 | 455 | 365 |
| Precio hora vuelo hasta 76 horas | 1.251 | 1.147 | 1.043 | 939 | 835 | 731 | 627 | 523 | 419 |
| Precio hora vuelo desde 76 horas | 1.786 | 1.638 | 1.490 | 1.342 | 1.194 | 1.046 | 898 | 750 | 602 |
| Precio hora desde 160 horas laborables hasta 180 horas | 564 | 517 | 470 | 423 | 376 | 329 | 282 | 235 | 188 |
| Precio hora desde 180 horas laborables hasta 190 horas | 806 | 739 | 672 | 605 | 538 | 471 | 404 | 337 | 270 |
| Precio hora a partir de 190 horas laborables | 889 | 815 | 741 | 667 | 593 | 519 | 445 | 371 | 297 |

Tabla B. SEGUNDOS PILOTOS

| Niveles | 1B | 1A | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Conceptos: | | | | | | | | | |
| Sueldo base | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 | 16.000 |
| Coefficiente de programación | 54.100 | 49.825 | 45.550 | 41.275 | 37.000 | 32.725 | 28.450 | 24.175 | 19.900 |
| Precio hora tiempo rodaje a partir de 67 horas | 808 | 744 | 680 | 616 | 552 | 488 | 424 | 360 | 296 |
| Precio hora vuelo hasta 76 horas | 924 | 851 | 778 | 705 | 632 | 559 | 486 | 413 | 340 |
| Precio hora vuelo desde 76 horas | 1.330 | 1.225 | 1.120 | 1.015 | 910 | 805 | 700 | 595 | 490 |
| Precio hora desde 160 horas laborables hasta 180 horas | 417 | 384 | 351 | 318 | 285 | 252 | 219 | 186 | 153 |
| Precio hora desde 180 horas laborables hasta 190 horas | 596 | 549 | 502 | 455 | 408 | 361 | 314 | 267 | 220 |
| Precio hora a partir de 190 horas laborables | 658 | 606 | 554 | 502 | 450 | 398 | 346 | 294 | 242 |

Tabla C. OFICIALES TÉCNICOS DE VUELO

| Niveles | 1B | 1A | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Conceptos: | | | | | | | | | |
| Sueldo base | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 |
| Coefficiente de programación | 48.330 | 44.330 | 40.330 | 36.330 | 32.330 | 28.330 | 24.330 | 20.330 | 16.330 |
| Precio hora tiempo rodaje a partir de 67 horas | 723 | 663 | 603 | 543 | 483 | 423 | 363 | 303 | 243 |
| Precio hora vuelo hasta 76 horas | 831 | 762 | 693 | 624 | 555 | 486 | 417 | 348 | 279 |
| Precio hora vuelo desde 76 horas | 1.186 | 1.088 | 990 | 892 | 794 | 696 | 598 | 500 | 402 |
| Precio hora desde 160 horas laborables hasta 180 horas | 373 | 342 | 311 | 280 | 249 | 218 | 187 | 156 | 125 |
| Precio hora desde 180 horas laborables hasta 190 horas | 533 | 489 | 445 | 401 | 357 | 313 | 269 | 225 | 181 |
| Precio hora a partir de 190 horas laborables | 584 | 536 | 488 | 440 | 392 | 344 | 296 | 248 | 200 |

TABLA D. I AUXILIARES DE VUELO (ingresados hasta la entrada en vigor del Convenio)

| Niveles | 1 B | 1 A | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Conceptos: | | | | | | | |
| Sueldo base | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 |
| Coefficiente de programación | 24.165 | 22.165 | 20.165 | 17.165 | 14.165 | 11.165 | 8.165 |
| Precio hora tiempo rodaje a partir de 67 horas | 360 | 330 | 300 | 255 | 210 | 165 | 120 |
| Precio hora vuelo hasta 76 horas | 416 | 380 | 344 | 293 | 242 | 191 | 140 |
| Precio hora vuelo desde 76 horas | 594 | 545 | 496 | 422 | 348 | 274 | 200 |
| Precio hora desde 160 horas laborables hasta 180 horas | 187 | 171 | 155 | 132 | 109 | 86 | 63 |
| Precio hora desde 180 horas laborables hasta 190 horas | 268 | 245 | 222 | 189 | 156 | 123 | 90 |
| Precio hora a partir de 190 horas laborables | 295 | 269 | 243 | 207 | 171 | 135 | 99 |

TABLA D. II AUXILIARES DE VUELO (ingresados a partir de la entrada en vigor del Convenio)

| Niveles | 1 B | 1 A | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| Conceptos: | | | | | | | | | |
| Sueldo base | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 | 7.500 |
| Coefficiente de programación | 24.165 | 22.165 | 20.165 | 18.165 | 16.165 | 14.165 | 12.165 | 10.165 | 8.165 |
| Precio hora tiempo rodaje a partir de 67 horas | 360 | 330 | 300 | 270 | 240 | 210 | 180 | 150 | 120 |
| Precio hora vuelo hasta 76 horas | 416 | 380 | 344 | 310 | 276 | 242 | 208 | 174 | 140 |
| Precio hora vuelo desde 76 horas | 594 | 545 | 496 | 445 | 396 | 347 | 298 | 249 | 200 |
| Precio hora desde 160 horas laborables hasta 180 horas | 187 | 171 | 155 | 138 | 123 | 108 | 93 | 78 | 63 |
| Precio hora desde 180 horas laborables hasta 190 horas | 268 | 245 | 222 | 200 | 178 | 156 | 134 | 112 | 90 |
| Precio hora a partir de 190 horas laborables | 295 | 269 | 243 | 219 | 195 | 171 | 147 | 123 | 99 |

NOTA NÚMERO 1

El coeficiente de programación reflejado en el artículo 115 corresponde a sesenta y siete horas de vuelo y a ciento sesenta horas de actividad laboral.

NOTA NÚMERO 2.—CÓMPUTO DE HORAS DE VUELO Y DE ACTIVIDAD LABORAL.

Mensualmente se efectuará el cómputo de horas de vuelo y de actividad laboral de cada tripulante.

Si no se alcanzara el mínimo de sesenta y siete horas de vuelo o el de ciento sesenta horas de actividad laboral, el tripulante cobrará el coeficiente de programación.

Si se superase uno de estos dos conceptos citados anteriormente o los dos, se multiplicará el número de horas efectuadas, tanto de vuelo como laborales, por el precio hora que le corresponde de acuerdo con las tablas salariales. De las cantidades resultantes los tripulantes percibirán la que sea superior.

NOTA NÚMERO 3

Por lo que se refiere a los Oficiales técnicos de vuelo, en sus grupos de Mecánicos y Radionavegantes, las tablas salariales corresponden a los porcentajes del 80 por 100 sobre el sueldo base y 86,66 por 100 sobre la prima de vuelo de los Primeros Pilotos.

Por lo que se refiere a los Auxiliares de vuelo, las tablas salariales corresponden a los porcentajes del 40 por 100 sobre el sueldo base y el 33,33 por 100 sobre la prima de vuelo de los Primeros Pilotos.

NOTA NÚMERO 4

Por lo que se refiere a los Auxiliares de vuelo masculinos y femeninos, quedan absorbidas expresamente en las tablas salariales todas las gratificaciones, pluses y cualesquiera devengos que con carácter compensable y absorbible tuvieran concedidos.

ANEXO NUMERO 2

CESE EN VUELO Y ESCALA PASIVA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad y coeficiente de programación alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al pasar a tierra.

Desde el cuarto al décimo mes, ambos inclusive, el sueldo base, premio de antigüedad y 50 por 100 del coeficiente de programación alcanzados en la categoría y nivel que ostentaba al pasar a tierra.

A partir del undécimo mes, el sueldo base, premio de antigüedad y 33 por 100 del coeficiente de programación alcanzado en la categoría y nivel que ostentaba al pasar a tierra.

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

Cese en vuelo definitivo.—El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra, en el puesto más idóneo a sus aptitudes, entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a la que pertenezca, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzados como tripulante y el resto de sus emolumentos, excluidos los conceptos anteriores, reajustados al nuevo puesto de trabajo, sin que esta última cantidad sea inferior a la que resulte del 33 por 100 del coeficiente de programación que tenía en la categoría y nivel al pasar a tierra, o el 50 por 100 en el caso de que el cese definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad profesional así declarados por los Organismos competentes.

Art. 3.º Auxiliares de vuelo femeninos.—Los Auxiliares de vuelo femeninos que lo deseen, a partir de los treinta y cinco años de edad y hasta los cuarenta, podrán solicitar por una sola vez, con carácter individual e irrevocable, por acogerse a una de las tres soluciones siguientes:

a) Cesará el servicio de la Empresa, percibiendo una indemnización equivalente a dos mensualidades por año de servicio, computándose a estos efectos el sueldo base, premio de antigüedad y coeficiente de programación alcanzados.

b) Cesará el servicio de la Empresa, acogiéndose a un sistema de retiro anticipado, percibiendo hasta la edad en que pasen a regirse por las normas del retiro general una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzado.

c) Pasar a prestar servicios en tierra, en el puesto más idóneo a sus aptitudes, entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a la que pertenezcan, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzado como tripulante auxiliar y el resto de sus emolumentos, excluidos los conceptos anteriores, reajustado al nuevo puesto de trabajo, sin que esta última cantidad sea inferior al 50 por 100 del coeficiente de programación que tenían en la categoría y nivel al pasar a tierra.

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

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

Los Auxiliares de vuelo femeninos con puesto de trabajo de Jefe de Cabina que ejercitaran la opción en los plazos establecidos en el primer párrafo de este artículo podrán seguir volando hasta los cuarenta y cinco años como máximo, en cuyo momento se consumará la opción ejercitada, siempre que durante este tiempo mantuviesen su aptitud para el vuelo.

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

En materia de retribuciones e índice de coste de vida se aplicará, para el sueldo base y premio de antigüedad, lo establecido por los Convenios de Vuelo, y para el resto de sus emolumentos, excluidos los conceptos anteriores, lo establecido por los Convenios de Tierra.

En todas las demás materias que les sean aplicables se ajustarán a lo establecido para el personal de vuelo.

ANEXO NUMERO 3

AGENTES FEMENINOS DE TRÁFICO

En cumplimiento de lo dispuesto en la resolución del Ministerio de Trabajo de 27 de abril de 1971, ambas partes acuerdan lo siguiente:

a) En tanto las personas que desempeñen puestos de Agentes femeninos de tráfico estén encuadradas en este grupo laboral y denominación les serán de aplicación, respecto a categoría profesional, funciones, ingresos, condiciones de trabajo y cese en vuelo, lo dispuesto en la Resolución de la Dirección General de Trabajo de 30 de noviembre de 1970, confirmada por el propio Ministerio con fecha 27 de abril de 1971.

b) Las condiciones económicas a aplicar al Agente femenino de tráfico serán las que están fijadas por la autoridad laboral o las que en lo sucesivo se pacten en los Convenios Colectivos del personal de tierra.

No obstante lo anterior, mientras el Agente femenino de tráfico desempeñe funciones en vuelo percibirá, además de los emolumentos establecidos en el párrafo anterior, una gratificación especial por prima de vuelo equivalente a la diferencia, si existe, entre las percepciones líquidas de los Auxiliares de vuelo en situación similar y las que el Agente femenino de tráfico tenga acreditadas por su categoría en tierra.

c) Del mismo modo, mientras están desempeñando funciones en vuelo se acogerán al resto de las normas establecidas en este Convenio que sean de general aplicación a las tareas por ellas desarrolladas, volviéndose a aplicar las del personal de tierra en el momento de su cese en vuelo.

ANEXO NUMERO 4

REGLAMENTO DE LA COMISIÓN MIXTA DEL III CONVENIO COLECTIVO DEL PERSONAL DE VUELO

Art. 1.º De acuerdo con lo dispuesto en el artículo octavo del III Convenio Colectivo Sindical del Personal de Vuelo, es competencia de la Comisión Mixta la vigilancia, cumplimiento e interpretación de las normas del citado Convenio Colectivo, sin perjuicio de la competencia de las jurisdicciones previstas que regulan las relaciones de trabajo.

Art. 2.º La Comisión Mixta tratará los problemas relacionados con la vigilancia, cumplimiento e interpretación del Convenio cuando los tripulantes afectados hayan formulado previamente petición, según lo establecido en el artículo quinto.

Asimismo entenderá de los problemas que, relacionados con el Convenio, le someta la Dirección Gerencia (a través de las Direcciones de Personal o unidades orgánicas correspondientes) o bien el Jurado Unico de Empresa.

Art. 3.º La Comisión Mixta será presidida por el Director Gerente de la Empresa o persona en quien delegue. El Presidente carecerá de voto dirimente y su presencia se computará como parte de la representación de la Empresa a efectos de la paridad de la Comisión.

Art. 4.º La Secretaría de la Comisión Mixta estará a cargo de la Asesoría Jurídica y tendrá las misiones siguientes:

a) Recibir y centralizar todos los problemas que deben ser sometidos a consideración de la Comisión.

b) Confección de la propuesta del orden del día de cada sesión, que se someterá a la aprobación del Presidente.

c) Repartir a todos los miembros de la Comisión Mixta, con tiempo superior a ocho días, el orden del día de cada sesión, junto con todos los antecedentes.

d) Redacción de los proyectos de actas, que no serán definitivos hasta que expresa o tácitamente lo aprueben los miembros de la Comisión.

La Secretaría carecerá de voz y voto, salvo que el Asesor jurídico o persona en quien delegue se computen como miembros de la Comisión, representantes de la Empresa.

Art. 5.º Todos los asuntos que los tripulantes sometan a la consideración de la Comisión Mixta deberán ser cursados previamente por la vía jerárquica correspondiente hasta la Dirección de Personal.

El tripulante que no recibiera por escrito, en el plazo de cinco días, el acuse de recibo de su petición podrá acudir directamente a la Dirección de Personal.

El tripulante que en el plazo de veinte días desde la presentación de su solicitud no recibiera solución al asunto planteado, o estime que la dada es improcedente, podrá acudir a la Dirección de Personal, que tendrá otro plazo de veinte días para resolver. De no alcanzarse solución, se podrá acudir a la Secretaría de la Comisión Mixta y solicitar la inclusión en el orden del día del problema en cuestión.

Cuando por la naturaleza del asunto no se le pudiera dar solución en el plazo fijado anteriormente, la Dirección de Personal o Dirección de la unidad orgánica a quien compete la solución del problema podrá comunicar por escrito al interesado el motivo de la demora, pudiendo éste, no obstante, reservarse el derecho de acudir a la Comisión Mixta si lo estimase oportuno.

Art. 6.º La Dirección de Personal y las unidades orgánicas correspondientes enviarán, con la antelación mínima necesaria a la fecha en que se reúna la Comisión Mixta, todos aquellos asuntos que deban ser, en su opinión, tratados en la Comisión, con su informe correspondiente y los antecedentes que considere necesarios.

Art. 7.º La Secretaría de la Comisión Mixta, de acuerdo con las peticiones que se le formulen, procederá a preparar el orden del día, remitiendo a los distintos miembros de la Comisión los antecedentes precisos para que puedan enjuiciar las distintas cuestiones que se le sometan, así como la indicación del ponente.

Corresponde a la presidencia convocar a la Comisión Mixta cuando estime que la urgencia de los asuntos presentados o su número haga necesaria su reunión. En cualquier caso se celebrará una reunión mensual, a no ser que no existan asuntos a tratar.

Asimismo deberá convocarse reunión de la Comisión Mixta en el plazo de cinco días cuando así lo soliciten tres o más de sus Vocales o la urgencia de los asuntos así lo requiera.

Sin embargo, cuando el Director Gerente estimara que un asunto debe ser incluido en el orden del día, éste será considerado con primacía a cualquier otro en la próxima reunión a celebrar.

De la misma forma, será incluido en el orden del día cualquier asunto que, reuniendo los requisitos necesarios, sea propuesto al menos por tres miembros de la Comisión.

Art. 8.º Las reuniones se celebrarán siempre que asistan la mitad o más de las dos partes representadas en la Comisión Mixta. Los votos de los Vocales ausentes serán ejercitados por otros miembros de la Comisión de su propia representación.

Art. 9.º Expuestos por el Secretario los asuntos sometidos a la Comisión, se llevará a cabo el debate, y si no hay acuerdo se procederá a votar, realizándose el cómputo de los votos por representación y no por número de personas.

En el caso de que no exista acuerdo pueden solicitarse los asesoramientos necesarios.

Los acuerdos se reflejarán en un acta, que será sometida a los miembros para que en el plazo de cinco días puedan oponer reparos. Transcurrido dicho plazo sin reclamaciones, se considerarán los acuerdos como resoluciones firmes, que serán notificadas a las partes afectadas, debiendo cumplirse éstos tanto por la Compañía como por el personal, siempre que una u otra parte no recurran contra los mismos.

Art. 10. En todo lo no previsto en este Reglamento la Comisión podrá determinar el régimen a aplicar. En su defecto se estará a la normativa legal aplicable al caso debatido.

ANEXO NUMERO 5

ATENCIONES SOCIALES

De acuerdo con lo dispuesto en el capítulo noveno, artículo 146, del III Convenio Colectivo Sindical del Personal de Vuelo, las aportaciones de los diferentes grupos y, en su caso, especialidades serán las siguientes:

| | |
|---------------------------|--------------|
| Primeros Pilotos | 25 ptas./mes |
| Segundos Pilotos | 21 ptas./mes |
| Oficiales de Vuelo | 20 ptas./mes |
| Auxiliares de Vuelo | 10 ptas./mes |

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

ANEXO NUMERO 6

I. DIETAS

1.—Nacionales.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Dietas | |
| | Comida (1/2 dieta) | Cena (1/2 dieta) |
| Primeros Pilotos | 250,00 Ptas. | 250,00 Ptas. |
| Segundos Pilotos | 240,00 Ptas. | 240,00 Ptas. |
| Oficiales de Vuelo | 230,00 Ptas. | 230,00 Ptas. |
| Auxiliares de Vuelo | 220,00 Ptas. | 220,00 Ptas. |

2.—Extranjeras.

A.—Básica.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Dietas | |
| | Comida (1/2 dieta) | Cena (1/2 dieta) |
| Primeros Pilotos | 7,00 \$ US | 7,00 \$ US |
| Segundos Pilotos | 6,75 \$ US | 6,75 \$ US |
| Oficiales de Vuelo | 6,50 \$ US | 6,50 \$ US |
| Auxiliares de Vuelo | 6,25 \$ US | 6,25 \$ US |

B.—125 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Dietas | |
| | Comida (1/2 dieta) | Cena (1/2 dieta) |
| Primeros Pilotos | 8,75 \$ | 8,75 \$ |
| Segundos Pilotos | 8,43 \$ | 8,43 \$ |
| Oficiales de Vuelo | 8,12 \$ | 8,12 \$ |
| Auxiliares de Vuelo | 7,81 \$ | 7,81 \$ |

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, países de Africa Ecuatorial y Dinamarca.

C.—112 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Dietas | |
| | Comida (1/2 dieta) | Cena (1/2 dieta) |
| Primeros Pilotos | 7,84 \$ US | 7,84 \$ US |
| Segundos Pilotos | 7,56 \$ US | 7,56 \$ US |

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Dietas | |
| | Comida (1/2 dieta) | Cena (1/2 dieta) |
| Oficiales de Vuelo | 7,28 \$ US | 7,28 \$ US |
| Auxiliares de Vuelo | 7,00 \$ US | 7,00 \$ US |

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda y Canadá.

D.—85 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Dietas | |
| | Comida (1/2 dieta) | Cena (1/2 dieta) |
| Primeros Pilotos | 6,65 \$ | 6,65 \$ |
| Segundos Pilotos | 6,41 \$ | 6,41 \$ |
| Oficiales de Vuelo | 6,17 \$ | 6,17 \$ |
| Auxiliares de Vuelo | 5,93 \$ | 5,93 \$ |

Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, Méjico, Suiza, Grecia y Paraguay.

E.—80 por 100

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|-----------------------|---------------------|
| | Dietas | |
| | Comida (1/2 dieta) | Cena (1/2 dieta) |
| Primeros Pilotos | 5,60 \$ | 5,60 \$ |
| Segundos Pilotos | 5,40 \$ | 5,40 \$ |
| Oficiales de Vuelo | 5,20 \$ | 5,20 \$ |
| Auxiliares de Vuelo | 5,00 \$ | 5,00 \$ |

Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará la básica.

II. GASTOS DE BOLSILLO

1.—Nacionales.

| Categorías | Conceptos |
|---------------------------|--------------------|
| | Gastos de bolsillo |
| Primeros Pilotos | 200,00 Ptas. |
| Segundos Pilotos | 190,00 Ptas. |
| Oficiales de Vuelo | 180,00 Ptas. |
| Auxiliares de Vuelo | 170,00 Ptas. |

2.—Extranjeros.

A.—Básico

| Categorías | Conceptos |
|---------------------------|--------------------|
| | Gastos de bolsillo |
| Primeros Pilotos | 6,00 \$ US |
| Segundos Pilotos | 5,75 \$ US |
| Oficiales de Vuelo | 5,50 \$ US |
| Auxiliares de Vuelo | 5,25 \$ US |

B.—125 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------------|--|
| | Gastos de bolsillo | |
| Primeros Pilotos | 7.50 \$ | |
| Segundo Pilotos | 7.18 \$ | |
| Oficiales de Vuelo | 6.87 \$ | |
| Auxiliares de Vuelo | 6.56 \$ | |

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, países Africa Ecuatorial y Dinamarca.

C.—112 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------------|--|
| | Gastos de bolsillo | |
| Primeros Pilotos | 6.72 \$ | |
| Segundos Pilotos | 6.44 \$ | |
| Oficiales de Vuelo | 6.16 \$ | |
| Auxiliares de Vuelo | 5.88 \$ | |

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda y Canadá.

D.—95 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------------|--|
| | Gastos de bolsillo | |
| Primeros Pilotos | 5.70 \$ | |
| Segundos Pilotos | 5.46 \$ | |
| Oficiales de Vuelo | 5.22 \$ | |
| Auxiliares de Vuelo | 4.98 \$ | |

Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.

E.—80 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------------|--|
| | Gastos de bolsillo | |
| Primeros Pilotos | 4.80 \$ | |
| Segundos Pilotos | 4.60 \$ | |
| Oficiales de Vuelo | 4.40 \$ | |
| Auxiliares de Vuelo | 4.20 \$ | |

Siendo de aplicación a los países que siguen: Irlanda, Uruguay, Portugal y Colombia.

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se les aplicará lo básico.

III. DESTACAMIENTO

1.—Nacionales.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------|--|
| | Destacamento | |
| Primeros Pilotos | 800.00 Ptas. | |
| Segundos Pilotos | 760.00 Ptas. | |
| Oficiales de Vuelo | 720.00 Ptas. | |
| Auxiliares de Vuelo | 680.00 Ptas. | |

2.—Extranjeros.

A.—Básico

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------|--|
| | Destacamento | |
| Primeros Pilotos | 24.00 \$ US | |
| Segundos Pilotos | 23.00 \$ US | |
| Oficiales de Vuelo | 22.00 \$ US | |
| Auxiliares de Vuelo | 21.00 \$ US | |

B.—125 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------|--|
| | Destacamento | |
| Primeros Pilotos | 30.00 \$ | |
| Segundos Pilotos | 28.75 \$ | |
| Oficiales de Vuelo | 27.50 \$ | |
| Auxiliares de Vuelo | 26.25 \$ | |

Las cuantías citadas serán de aplicación a los siguientes países: Estados Unidos, República Dominicana, Suecia, Venezuela, Finlandia, Costa Rica, Puerto Rico, Brasil, países Africa Ecuatorial y Dinamarca.

C.—112 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------|--|
| | Destacamento | |
| Primeros Pilotos | 26.88 \$ | |
| Segundos Pilotos | 25.76 \$ | |
| Oficiales de Vuelo | 24.64 \$ | |
| Auxiliares de Vuelo | 23.52 \$ | |

Se aplicarán a los países siguientes: Austria, Filipinas, Francia, Perú, Italia, Alemania, Holanda y Canadá.

D.—95 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------|--|
| | Destacamento | |
| Primeros Pilotos | 22.80 \$ US | |
| Segundos Pilotos | 21.85 \$ US | |
| Oficiales de Vuelo | 20.90 \$ US | |
| Auxiliares de Vuelo | 19.95 \$ US | |

Se aplicarán a Argentina, Bélgica, Luxemburgo, México, Suiza, Grecia y Paraguay.

E.—80 por 100.

| Categorías | Conceptos | |
|---------------------------|--------------|--|
| | Destacamento | |
| Primeros Pilotos | 19.20 \$ | |
| Segundos Pilotos | 18.40 \$ | |
| Oficiales de Vuelo | 17.60 \$ | |
| Auxiliares de Vuelo | 16.80 \$ | |

Siendo de aplicación a los países que siguen: Uruguay, Portugal y Colombia.

Nota.—Los países que no tengan un índice establecido se le aplicará lo básico.

ANEXO NUMERO 7

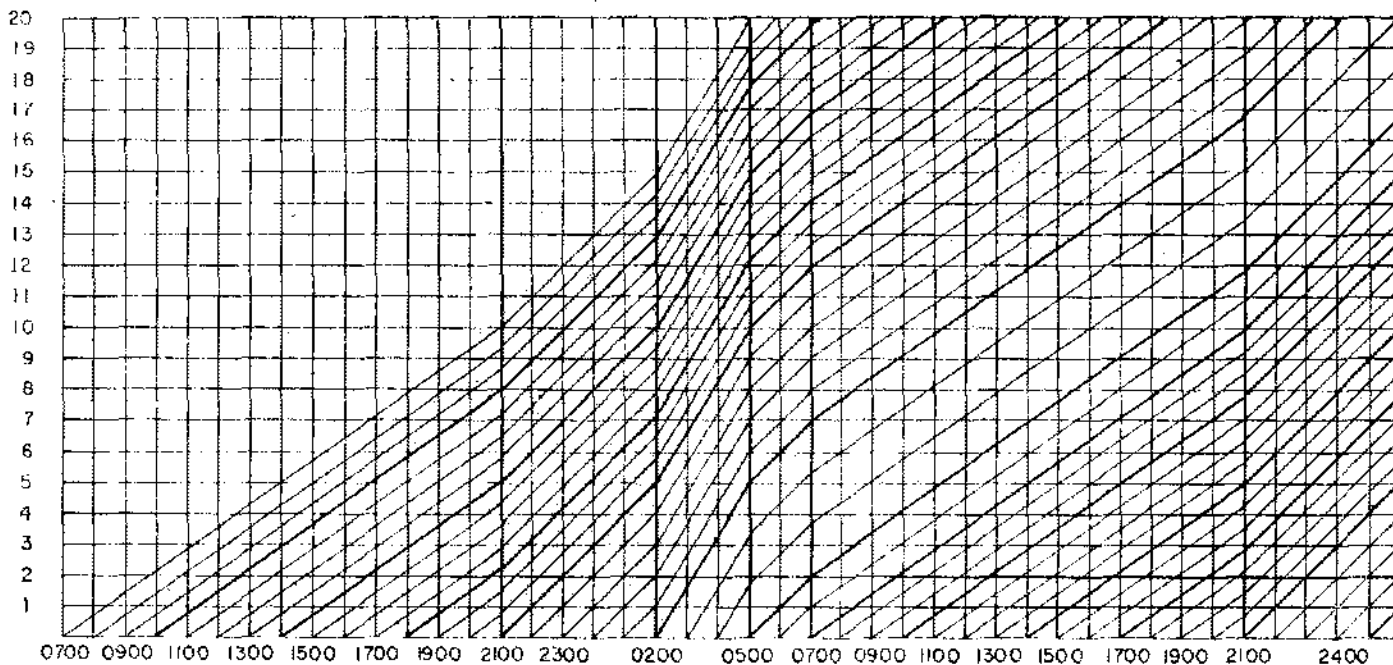


TABLA DE DESCANSO DE LOS COMANDANTES

ANEXO NUMERO 8

RELACION DE PRENDAS DE UNIFORME DEL PERSONAL DE VUELO (TRIPULANTES TÉCNICOS Y AUXILIARES DE VUELO MASCULINOS), CON LA DURACIÓN DE LAS MISMAS

- Uniforme de invierno: Un año.
- Uniforme de verano: Una temporada.
- Gabardina: Tres años.
- Cuatro camisas blancas: Un año.
- Dos pares de zapatos: Un año.
- Seis pares de calcetines: Un año.
- Dos corbatas: Un año.
- Una gorra: Un año.
- Una maleta: Cinco años.
- Una cartera: Tres años.
- Un maletín de mano: Tres años.

Sin perjuicio de lo que establece el escrito de la Dirección de Personal de 3 de abril de 1965.

ANEXO NUMERO 9

VACACIONES

A) Normas generales:

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

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

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

En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades de la flota ha de darse vacaciones a un tripulante destacado, 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 dichas vacaciones.

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

considerados como pase de flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

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

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Este computo se comenzará a hacer en el año 1971 y a partir de las puntuaciones que tengan en 31 de diciembre de 1970. La suma final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

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

B) Puntuación.

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

| | | Primera quincena | Segunda quincena |
|-----|-------------------------------------|------------------|------------------|
| 1.º | Julio, agosto | 24 puntos | 12 |
| 2.º | Septiembre | 16 puntos | 10 |
| 3.º | Junio | 12 puntos | 4 |
| 4.º | Abril, mayo | 8 puntos | 4 |
| 5.º | Diciembre | 6 puntos | 0 |
| 6.º | Enero | 0 puntos | 0 |
| 7.º | Febrero, marzo, octubre y noviembre | 0 puntos | 0 |

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

La valoración de las vacaciones disfrutadas se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que corresponda y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso, si la fracción es menor o mayor de 0.5 puntos.

En cualquier caso el tripulante que disfrute un periodo de vacaciones, tanto voluntarias como forzosas, adquirirá los puntos que correspondan al mismo.

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

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

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

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

C) Peticiones.

Siendo el principal problema el conocimiento de las disponibilidades de las flotas en los distintos meses del año y que las peticiones de los tripulantes armonicen con los mismos, todo el sistema se establece en función de las dos programaciones que se realizan en las líneas aéreas con el siguiente sistema:

1.º El día 15 de noviembre las flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de enero, febrero, marzo y abril del año siguiente.

2.º El día 15 de marzo las flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de mayo, junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre del año en curso.

3.º En consecuencia de los dos apartados anteriores, se podrán hacer dos peticiones distintas de vacaciones, una para cada una de los mismos:

a) El día 15 de noviembre las flotas enviarán a cada tripulante la relación de disponibilidades de los meses del apartado primero, y el 15 de marzo, las del apartado segundo. En ambos casos se acompañará una papeleta de petición, en la que se podrán solicitar los turnos que se desean por orden de preferencia.

b) Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la flota antes del día 25 de los meses expresados en el apartado anterior.

c) Los tripulantes que no deseen vacaciones en uno de los turnos por reservarse para el otro lo harán constar así en su papeleta de petición.

d) Los tripulantes que no envíen contestación a una papeleta o a las dos del año se entiende que no tienen preferencia por ningún turno determinado.

D) Asignación de turnos.

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

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

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

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

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

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

Forzosos.—Para los turnos forzosos se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En caso de tener el mismo número de puntos se enviará al de mayor número de orden en el escalafón. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el mes completo de vacaciones; no obstante, cuando los turnos sean forzosos, se podrán conceder por quincenas, pudiendo dejar solamente una quincena de actividad intercalada entre los dos periodos forzosos.

ANEXO NUMERO 10

ROTACIONES DE DESTACAMIENTOS, RESIDENCIAS Y DESTINOS

A) Normas generales.

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

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

Cuando se tengan dudas «a priori» sobre el tiempo a permanecer en la situación que se ofrece se considerará ésta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación se tendrá en cuenta la duración real de la misma de acuerdo con los límites de tiempo

establecidos en los artículos 65, 66 y 67, abonándose al tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponde.

B) Puntuación.

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

Destacamento: 1,00 punto por mes.

Residencia: 0,85 puntos por mes.

Destino: 0,60 puntos por mes.

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

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

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

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

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

C) Peticiones.

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

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

D) Asignación.

La asignación de las situaciones de destacamento, residencia y destino podrá ser de carácter voluntario o forzoso:

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

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

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

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

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

Las situaciones de desplazamiento de la totalidad de una flota a punto o puntos fuera de la base principal serán consideradas como forzosas a todos los efectos.

A los efectos de los Auxiliares de Vuelo, se considerarán turnos independientes para los Jefes de Cabina, Auxiliares de Vuelo masculinos y Auxiliares de Vuelo femeninos.

MINISTERIO DE INDUSTRIA

RESOLUCION de la Delegación Provincial de Oviedo por la que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de la instalación eléctrica que se cita.

Cumplidos los trámites reglamentarios en el expediente número 28.828, incoado en esta Delegación Provincial a instancia de «Hidroeléctrica del Cantábrico, S. A.», con domicilio en Oviedo, plaza de la Gesta, 1, solicitando autorización y declaración de utilidad pública, a los efectos de la imposición de servidumbre de paso, de la instalación eléctrica cuyas características técnicas principales son las siguientes:

Subestación de Castro, a 20 KV., con dos celdas de entrada dotadas de seccionador de carga, y tres celdas de salida, con interruptor y seccionamientos, equipos de medida y maniobra.

Esta Delegación Provincial, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 2617/1966, de 26 de octubre; Ley 10/1966, de 18 de marzo; Decreto 1775/1967, de 22 de julio; Ley de 24 de noviembre de 1968, Reglamento de Estaciones Transformadoras y Centrales de 23 de febrero de 1949 y la Orden ministerial de 1 de febrero de 1968, ha resuelto:

Autorizar la instalación eléctrica solicitada.