

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se aprueba el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial del «Air Spain» con su personal de vuelo.

Ilmo. Sr.: Visto el Convenio Colectivo Interprovincial entre la Compañía «Air Spain» y su personal de Vuelo;

Resultando que la Secretaría General de la Organización Sindical, por escrito de fecha 21 de febrero de 1973 remitió a esta Dirección General el expediente correspondiente a dicho Convenio, con su texto, informes y documentación complementaria, y en especial el acta de aprobación suscrita por la Comisión Deliberante de fecha 4 de enero de 1973;

Resultando que de los antecedentes que obran en el expediente, el incremento retributivo pactado, comparado con los salarios anteriores, representa un 8 por 100;

Resultando que en la tramitación de este expediente se han observado todas las prescripciones legales;

Considerando que este Centro Directivo es competente para dictar la presente Resolución, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley de 24 de abril de 1958 y correlativos del Reglamento de 22 de julio de 1958;

Considerando que en el texto del Convenio no se advierten ninguna de las causas de ineficacia a que hace referencia el artículo 20 del Reglamento de 22 de julio de 1958 y se ajusta, asimismo, a lo que determina el precitado Decreto-ley 22/1969, de 9 de diciembre;

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación, esta Dirección General, en uso de las facultades que le están legalmente atribuidas,

Acuerda:

1.º Aprobar el Convenio Colectivo Sindical de ámbito interprovincial para «Air Spain» y su Personal de Vuelo.

2.º Que se comunique esta Resolución a la Organización Sindical para su notificación a las partes, haciéndoles constar que según el artículo 23 del Reglamento de 22 de julio de 1958, en redacción de la Orden ministerial de 19 de noviembre de 1962, no cabe contra ella recurso alguno en vía administrativa.

3.º Que esta Resolución y el Convenio que aprueba se publiquen en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 3 de mayo de 1973.—El Director general, Vicente Toto Ortí.

Ilmo. Sr. Secretario general de la Organización Sindical.

I CONVENIO COLECTIVO SINDICAL DE AIR SPAIN CON SU PERSONAL DE VUELO

TITULO PRIMERO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

Art. 2.º *Ámbito personal.*—El ámbito de aplicación afecta al personal de vuelo de la plantilla de la «Compañía Air Spain, Sociedad Anónima», esto es: Pilotos, Oficiales de Vuelo y Auxiliares, tanto masculinos como femeninos; en las situaciones contempladas en el presente Convenio, con exclusión del personal de vuelo que haya pasado o pase en el futuro a servicio en tierra, al que se refiere el artículo 139, que se regirá por las normas contenidas en el anexo II.

El personal contratado eventual por tiempo no superior a seis meses se regirá por la Ley de Contrato de Trabajo, Reglamentación Nacional de Trabajo, Reglamento de Régimen Interior de «Air Spain» y demás normas de aplicación general y las específicamente pactadas en su contrato de trabajo, con exclusión de las contenidas en este Convenio, salvo la de promoción y progresión y las que expresamente se declaren aplicables.

El tripulante con contrato eventual de hasta seis meses de duración, una vez finalizado dicho contrato, si continuase prestando servicio, pasará automáticamente a integrar la plantilla de la Compañía.

El tiempo durante el que se haya prestado el servicio en virtud de contrato eventual, inmediatamente antes de su contratación por tiempo indefinido será computable, a sus efectos, dentro del período legalmente establecido como prueba.

No se regirá por este Convenio el personal que ingrese en la Compañía en función de título aeronáutico recogido en el Decreto de 13 de mayo de 1955 y Orden de 24 de mayo de 1955 y sea contratado para desempeñar funciones propias de este título en tierra.

Art. 3.º *Ámbito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 del mes siguiente a su aprobación con vigencia de dos años, prorrogable por la tática de año en año si en el plazo de tres meses anteriores a la fecha de su terminación no se ha pedido oficialmente su revisión por cualquiera de las partes.

Para la revisión de la totalidad del Convenio o del capítulo de general aplicación es parte el Jurado de Empresa, pero no así para los capítulos por grupos laborales en que será parte la correspondiente representación de los afectados en la Comisión Mixta.

Cuantas ventajas represente este Convenio para los trabajadores serán aplicadas con efectos retroactivos de 1 de enero de 1973.

Asimismo, la Empresa, con efectos de 1 de julio de 1972, abonará a aquellos las diferencias habidas desde esta fecha hasta el 1 de enero de 1973, en concepto de mínimo garantizado, antigüedad, primas por razón de viaje y dietas.

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 en este Convenio.

Art. 5.º *Compensación y absorción.*—Cuantas mejoras económicas se establecen 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 aplicará 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 Masculino y Femenino), nombrados todos ellos por el Jurado Único 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 plenarios 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 Único 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 IV, el Reglamento de la Comisión Mixta.

Art. 9.º *Recursos contra decisiones de la Comisión Mixta.*—Contra las decisiones de la Comisión Mixta, la Empresa y los Tripulantes tendrán derecho a recurrir ante los Organismos previstos por la Ley.

Art. 10.º *Readaptación de Tripulantes.*—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos por cambios de la técnica u órdenes recibidos 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 nuevos de trabajo en vuelo de analogía o superior consideración en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada tripulante en los nuevos puestos de trabajo.

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

Art. 11.º *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos que el Convenio

permita alcanzar con la actividad no incrementada o actividad superior a la que los tripulantes acepten realizar, el Convenio podrá ser objeto de revisión por cualquiera de las partes.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 12. *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*—Los tripulantes, en 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 esta les confíe 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, título, pericia y conocimientos.*—Los tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía y a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, a aceptar 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 facilidades necesarias para que estos puedan ser renovados.

Todos los gastos mínimos y que se consideren imprescindibles en circunstancias normales originados para conseguir la renovación 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 recibidas 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 aérea retribuida ajena a la Compañía ni efectuar vuelos como Tripulantes fuera de ella, por cuenta propia ni ajena, salvo en los casos de excedencia voluntaria y sujeto a las órdenes previstas para estos casos.

Art. 16. *Banalización.*—La Dirección de la Compañía podrá asignar turnos de vuelos a sus tripulantes técnicos en aviones ajenos, en régimen de alquiler o en cualquier otra forma jurídica de asociación o cesión, en régimen de cooperación o concierto.

Las condiciones económicas, que en el contrato de cesión o fórmula que la Compañía estipule con otras Empresas referente a la remuneración del trabajo, revertirán sobre los tripulantes de la siguiente manera:

Gastos por razón de viaje, hora de vuelo, aumentará en un 25 por 100 sobre su precio normal.

El 50 por 100 de los beneficios de la operación efectuada.

De no existir acuerdo en este último concepto entre la Compañía y el tripulante, se someterán ambos a los auditores de cuentas de la Compañía, sin gastos adicionales por este concepto para el tripulante; si a petición de este último se requiriese un auditor de cuentas ajeno, los gastos producidos serán abonados entre el tripulante y la Compañía al 50 por 100.

Art. 17. *Banalización tripulantes auxiliares.*—a) Los tripulantes auxiliares de vuelo quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase, en aeronaves que la Empresa utilice en régimen de alquiler y en los de las compañías asociadas o concertadas con aquella, con tripulantes técnicos de «Air Spain», para cumplir esta obligación y en defecto de personal voluntario o personas que hayan aceptado estos servicios en sus contratos. La Empresa establecerá los correspondientes turnos entre los 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) En los 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.

c) Las condiciones económicas de los auxiliares de vuelo en cualquier caso de banalización serán las estipuladas en el artículo anterior para los tripulantes técnicos en la proporción establecida en el Convenio.

Art. 18. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*—Para conseguir que las operaciones de vuelo de «Air Spain» 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 Ruta y de Aviación, ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o en cualquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que

puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o sus representantes, dentro del ámbito de su competencia y que no sean contrarias al presente Convenio o Régimen Interior.

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

CAPITULO III

SECCIÓN PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 19. A fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en las normas legales se desarrollan en este capítulo las distintas definiciones de tripulantes, 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 «Air Spain» puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo, dentro de las horas de actividad, definidas en el artículo 70.

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 «Air Spain» para la realización de un servicio de vuelo.

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

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

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

Art. 26. *Primer Piloto.*—Piloto encuadrado en el grupo laboral correspondiente, a quien la Dirección de «Air Spain» ha calificado «apto» para el desempeño de cualquier función de pilotaje y mando a bordo de sus aeronaves.

Art. 27. *Segundo Piloto.*—Piloto encuadrado en el grupo laboral correspondiente, a quien la Dirección de «Air Spain» ha calificado «apto» para el desempeño de cualquier función de copiloto a bordo de sus aeronaves.

Art. 28. *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. 29. *Mecánico de Vuelo.*—Oficial técnico encuadrado dentro del grupo laboral de Oficiales técnicos de vuelo, poseedor del título correspondiente que le acredita como tal y que según las calificaciones extendidas por la Autoridad aeronáutica deberá desempeñar sus funciones específicas con arreglo a las mismas, siendo su misión fundamental la operación y vigilancia durante el vuelo de la planta motriz y sistemas, efectuar las inspecciones exigidas por los Manuales de los aviones antes de los vuelos así como realizar los cálculos precisos para el mismo y confeccionar los partes técnicos.

Art. 30. *Radiooperador.*—Es el que, con el título correspondiente, licencia expedida por la Subsecretaría de Aviación Civil y conocimientos teóricos y prácticos completos de las estaciones radiotelegráficas terrestre y de a bordo, esté encargado de la estación radielectrica y radiogoniométrica de la aeronave, de su conservación y reparación durante el vuelo, mantiene frecuente comunicación inalámbrica con los aeródromos de origen, ruta y destino, y auxilia al piloto en la navegación trasladando a la carta los datos que obtiene desde el aire o recibe de tierra. Ha de conocer, además, la legislación radiotelegráfica y tener las prácticas necesarias que determine la Compañía.

Art. 31. *Navegante.*—Es el que con el título correspondiente y licencia expedida por la Subsecretaría de Aviación Civil, mediante operaciones con aparatos astronómicos y de cálculo, informa en los vuelos trascontinentales o trasatlánticos al jefe de la aeronave sobre la situación de la misma, distancias recorridas y condiciones meteorológicas que puedan afectar en ruta.

Art. 32. *Auxiliares de Vuelo.*—Son los hombres o mujeres encuadrados en este grupo laboral cuya misión es atender y au-

axiliar a las personas de a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero.

Deberá realizar asimismo los servicios previos y posteriores al vuelo en que tome parte, que están directamente relacionados con su función específica a bordo.

Art. 32 bis. Jefe de Cabina.—Es aquel Auxiliar de Vuelo que, por delegación del Comandante ejerce el mando de la tripulación auxiliar en cuanto a dirigir, supervisar y realizar la función de aquélla.

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

SECCIÓN SEGUNDA: CLASIFICACIÓN PERSONAL

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

2. Segundos pilotos:

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

3. Oficiales técnicos de vuelo (Mecánico, Radiooperador y Navegante):

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

4. Auxiliares de vuelo:

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

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

Esta ordenación vendrá dada por la antigüedad técnica en su grupo dentro de la Compañía y por el cumplimiento de las regulaciones de promoción especificada 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 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 o grado superior, si la tuviese, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

La Dirección de la Compañía confeccionará, a 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 de Vuelo se considera antigüedad técnica la fecha en la que un tripulante con contrato en vigor en la Compañía realizó el primer vuelo sólo de su especialidad, en servicio de transportes públicos de «Air Spain».

Para Segundos Pilotos la antigüedad técnica vendrá definida por la fecha y el orden de prolación que fije la Dirección en función de las condiciones, pruebas y calificaciones aprobadas y realizadas a su ingreso o cambio de grupo o especialidad.

Esta fecha determina su número inicial de orden en la relación ordenada correspondiente, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 52.

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

Art. 36. Antigüedad administrativa.—Tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la «Compañía Air Spain».

Art. 37. 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, Radiooperadores y Navegantes.

Art. 38. Antigüedad en vuelo de tripulantes auxiliares.—Se considera antigüedad en vuelo la fecha en que un tripulante con contrato en vigor en la «Compañía Air Spain» realizó el primer vuelo de su grupo en servicio de transportes públicos de esta Compañía.

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 52.

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

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

SECCIÓN PRIMERA: INGRESO

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 siguientes.

Art. 40. Condiciones y pruebas de ingreso.—Las condiciones que deberán reunir los tripulantes para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección, 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.

Art. 41. Preferencia para el ingreso.—En igualdad de condiciones se dará preferencia para el ingreso como aspirante en período de prueba al personal de otros grupos laborales de la Compañía.

SECCIÓN SEGUNDA: PROMOCIÓN

Art. 42. Promoción.—La promoción del personal de vuelo podrá producirse por cambio de nivel, dentro de la misma especialidad, o por cambio de grupo o especialidad.

Art. 43. Promoción por cambio de nivel.—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

- a) Haya permanecido dos años en el nivel alcanzado.
- b) Haya completado el 80 por 100 (ochenta por ciento) de la media de las horas voladas por su flota o flotas en la especialidad en que haya permanecido durante este tiempo.

En período de cursos se computará a estos efectos la media de programación de su flota.

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 calificación de aptitudes requeridas.

Todo primer piloto que cumpla las condiciones requeridas en este artículo promocionará normalmente, con independencia de que sea nombrado como Comandante.

Art. 44. Promoción diferida. a) Cuando un tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 43, 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 cuatro años en su nivel o hasta que, alternativamente, haya superado durante el 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 aquélla las oportunidades necesarias.

b) Cuando un Primer Piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotoaje, 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 les co-

respondiesen de haber promocionado por la Escala de Segundos o la de Oficiales de Vuelo, en las condiciones establecidas en este Convenio.

c) Cuando un Segundo Piloto pierda la capacidad para ejercer como Copiloto, sin perder alguna de las propias de Oficial 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 de Vuelo.

Art. 45. *Promoción por cambio de grupo o especialidad.*—El pase de un tripulante de un grupo a otro de una misma especialidad o de una especialidad a otra se producirá por libre designación de la Compañía entre aquellos que, reuniendo los requisitos necesarios, así lo tuvieran solicitado.

Los tripulantes así promocionados quedarán sometidos a un periodo de prueba de seis meses en el nuevo grupo o especialidad.

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

Durante el periodo de prueba el tripulante permanecerá en su situación original, percibiendo, si hubiera 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 periodo de prueba, dejando de percibirse en caso contrario.

El nivel de retribución del tripulante que cambie de grupo o especialidad será el que le correspondiera por el tiempo de permanencia en el último grupo o especialidad.

Art. 46. *Opción de tripulantes técnicos a cambio de grupo o especialidad.*—Los tripulantes técnicos que reúnan los requisitos necesarios tendrán opción a realizar los cursos de cambio de grupo o especialidad a los distintos grupos de Pilotos o a Navegantes, que la Compañía organice con 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.

La Compañía facilitará a los tripulantes técnicos el acceso a los cursos de Pilotos o Navegantes en las escuelas oficialmente reconocidas, siempre que pueda prescindir de sus servicios, corriendo por cuenta del interesado todos los gastos.

Art. 47. *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 por cuenta de los interesados los gastos correspondientes.

SECCIÓN TERCERA: PROGRESIÓN

Art. 48. *Progresión.*—La progresión que entraña el pasar de un avión a otro, dentro de cada especialidad, se efectuando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección de Operaciones 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 periodo convenido, por haber efectuado un curso que llevase implícita esta condición o condicionamiento de similar naturaleza, y con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que establecen en el artículo 34, siempre que en el periodo que quede hasta su jubilación la Compañía pueda amortizar los gastos de esta progresión.

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 aplicación.

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.

CAPITULO V

Art. 49. *Participación sindical y del personal.*—El Jurado único de Empresa designará de entre los Enlaces sindicales del personal de vuelo de cada especialidad aquellos que deban participar como miembros en los Tribunales destinados a evaluar las pruebas o exámenes que afecten a la promoción de los tripulantes de su misma especialidad.

Los Enlaces sindicales colaborarán con la Dirección en la vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso, así como en la colaboración de:

- Turnos de servicios mensuales.
- Turnos de vacaciones.
- Rotaciones de Destacamientos, Residencias y 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 posterior ratificación si procede.

e) Vigilancia de las calidades del vestuario de tripulantes técnicos, por medio de una Comisión que se nombrará y que tendrá la facultad de poder ampliar o acortar los plazos de duración de las prendas adquiridas si la calidad de las mismas pudiera relacionarse con su duración.

CAPITULO VI

Art. 50. *Situaciones.*—Los tripulantes podrán encontrarse en alguna de las situaciones que se regulan en los artículos siguientes, distinguiéndose separadamente tripulantes fuera de plantilla y en ella.

Art. 51. *Tripulante fuera de plantilla.*—Los tripulantes fuera de plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

- En periodo de prueba.
- Contratado a plazo fijo.

Art. 52. *Tripulantes en periodo de prueba.*—Todos los aspirantes que ingresen en la Compañía permanecerán durante un periodo de seis meses en situación de prueba, bien sean procedentes de contratación directa bien lo 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 periodo de prueba sin derecho a indemnización alguna sin necesidad de preaviso.

Los tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de la especialidad en la que haya ingresado.

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

Art. 53. *Tripulantes contratados a plazo fijo.*—La Compañía podrá celebrar contratos a plazo fijo no renovables y no superiores a seis meses, que expirarán cuando se cumplan la fecha de vencimiento. Con el cumplimiento del plazo marcado quedará extinguida la relación laboral, debiendo cesar el tripulante en la Compañía.

Art. 54. Los tripulantes, tanto en plantilla como fuera de ella, podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

- En actividad.
- Comisión de servicio.
- Con licencia.
- Retribuida.
- Sin retribuir.
- Servicio Militar.
- Baja por enfermedad o accidente.
- Suspensión de actividad.

Además de estas situaciones los tripulantes en plantilla podrán encontrarse en régimen de excedencia, bien sea voluntaria o forzosa.

Art. 55. *Tripulaciones en situaciones de actividad.*—Se encuentran en situación de actividad los tripulantes que, habiendo superado el periodo de prueba, desempeñan en los servicios de la Compañía las funciones propias de la especialidad para la que están 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 actitud de vuelo, efectúan periodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentran en comisiones de servicio.

Art. 56. *Comisión de servicio.*—Se entiende por Comisión de servicio al desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados. A estos efectos se considerarán como tales el desempeño de puestos de mando o asesoramiento, la asistencia a reuniones y conferencias, la ayuda técnica a terceros, la realización de estudios especialmente encomendados, la asistencia a cursos en centros distintos a los de la Compañía y cualquier otra actividad similar.

También se encuentran en esta situación aquellos tripulantes que por razones de cargo sindical, cubierto por elección o por decreto, de acuerdo con la Ley Orgánica del Estado y demás normas que la desarrollen, deban cumplir obligaciones inherentes al mismo, cuando oficialmente hubiese sido requerido para ello.

Art. 57. *Tripulaciones con licencia.*

A. Licencia retribuida: La Dirección concederá licencia retribuida a los tripulantes que la soliciten, siempre que medien las causas siguientes por el tiempo que se señalan:

1. Dos días laborables:

a) Enfermedad grave, fallecimiento, entierro, funeral de cónyuge, 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 tres si fuera en distinto lugar del que reside habitualmente el 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 a número de tripulantes que puedan disfrutar de esta licencia será de uno por cada especialidad, dentro de cada flota, y siempre que las necesidades lo permitan, oído el Jurado de Empresa.

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

Art. 58. *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, prorrogables, ni superior a tres años. La prórroga será concedida tan sólo cuando persistan las causas que motivaron la concesión y no exista petición pendiente de atender. 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 especialidad dentro de cada flota.

La petición de excedencia se despachará favorablemente en el plazo de tres meses, a partir de su presentación, cuando los motivos hayan sido debidamente explicados. Estos motivos deberán hacerse constar en una petición y su falta de veracidad será causa automática de rescisión del contrato de trabajo. No será motivo que avale la concesión de excedencia voluntaria el prestar cualquier clase de servicios 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 anteriores a su incorporación al servicio activo, siéndoles de aplicación durante este período de reentrenamiento y pruebas las normas complementarias de seguridad social establecidas en este Convenio.

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

Al reincorporarse su número de orden vendrá dado por 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 a T.

Si T' fuese menor que T, su número de orden será el que resulte de incrementar el número que tenía al marcharse, 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. 59. *Excedencia forzosa*.—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público por Decreto.

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.

Con la periodicidad que determine con carácter general la Dirección de la Compañía, los Tripulantes técnicos en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquella determine para lograr el mantenimiento íntegro

de la actitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderá el derecho a la reincorporación.

Art. 60. *Servicio militar por entrada en Caja de Reclutamiento*.—Durante el tiempo que el tripulante permanezca en el servicio militar se reservará la plaza que venía desempeñando hasta dos meses después de su licenciamiento, computándosele el tiempo que permanezca en el mismo a efectos de antigüedad y aumentos periódicos por tiempo de servicio.

Excluido el supuesto anterior, en el caso de ser requerido por el Ejército cuando cesen las circunstancias que motivaron este llamamiento, el tripulante tendrá derecho a ingresar de nuevo en la Compañía, ocupando la primera vacante que se produzca dentro de su categoría.

Art. 61. *Baja por enfermedad o accidente*.—Se considera en esta situación al tripulante que transitoriamente no puede 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 permanece en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 43, apartado b).

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

Art. 62. *Suspensión de actividad*.—Es la situación en la que puede encontrarse un tripulante cuando por haberse iniciado 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. 63. *Reingreso*.—Los tripulantes que, habiendo causado baja voluntaria en la Compañía, solicitasen de nuevo su ingreso, podrán ser discrecionalmente readmitidos.

El Tripulante deberá someterse a los reentrenamientos y demás pruebas que en cada caso considere necesarios la Compañía.

Cumplidos estos requisitos, pasará a integrarse en la Compañía con el mismo nivel que tenía en el momento de abandonarla, ocupando el último número de su grupo y especialidad.

Art. 64. *Preaviso en las peticiones de baja*.—Teniendo en cuenta la gran especialización técnica de los tripulantes y la importancia que en ello tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, las peticiones de baja en la Compañía deberán solicitarse con:

	Días
Primeros Pilotos	90
Segundos Pilotos	60
Oficiales Técnicos	45
Auxiliares de Vuelo	30

CAPITULO VII

SECCIÓN PRIMERA. DEFINICIONES. RÉGIMEN DE TRABAJO Y DESCANSO

Art. 65. *Base principal*.—Aquella donde se encuentra el domicilio del Operador y desde la que normalmente programa sus servicios de vuelo.

Art. 66. *Base*.—El lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de Destacamiento, residencia, destino o contratado.

Art. 67. *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 seis meses.

Art. 68. *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 seis meses ni superior a dos años.

Art. 69. *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. 70. *Actividad laboral*.—Todo el tiempo en que se permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

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

Art. 71. *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 una hora antes del despegue.

La actividad aérea se computará, inicialmente, a partir de la programación de servicio.

Art. 72. *Actividad aérea diurna.*—La comprendida entre las siete y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

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

Art. 74. *Tiempo efectivo de vuelo.*—Tiempo transcurrido desde que se aplica potencia para el despegue hasta que, después de efectuado el primer aterrizaje, la aeronave abandona la pista.

Art. 75. *Tiempo de rodaje.*—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave se pone en movimiento en el punto de carga hasta que se aplica potencia para despegar y desde que se abandona la pista de aterrizaje, después de efectuado éste, hasta que queda inmovilizada en el punto de descarga y son parados sus motores.

Art. 76. *Tiempo de vuelo.*—Se compone del tiempo efectivo de vuelo más el tiempo de rodaje.

Art. 77. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios de alojamiento adecuado para el descanso de los tripulantes.

Art. 78. *Tiempo de descanso.*—Tiempo asignado por la Compañía a un tripulante con el fin específico de que pueda descansar antes o después de un período de actividad aérea.

Art. 79. *Descanso mínimo.*—El tiempo de descanso entre dos períodos de tiempo de vuelo consecutivos será, como mínimo, igual al invertido en el servicio anterior, pero nunca inferior a las diez horas.

Art. 80. *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 deberá ser superior a dos horas.

Art. 81. *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 en tierra se consideran de actividad aérea y permitirán prolongar los límites de la misma en la mitad del tiempo de descanso disfrutado.

Art. 82. *Límite de actividad aérea.*—Se considera límite de actividad aérea el máximo de tiempo, dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 83. *Máximo de actividad aérea.*—Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea con aquél 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. 84. *Actividad aérea incrementada.*—Es la que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

Art. 85. *Servicio.*—Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios períodos de descanso fuera de la base.

Art. 86. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en su base.

Art. 87. *Etapa.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 88. *Tripulación mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 89. *Tripulación mínima de auxiliares.*—Se considera como tal la que fija para cada caso y tipo de avión la Subsecretaría de Aviación Civil.

Art. 90. *Tripulación operativa.*—Es la definida por el Manual de Avión para cada caso.

Art. 91. *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. 92. *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 como vuelos cortos.

Art. 93. *Vuelo medio.*—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 94. *Vuelo largo.*—El de duración superior a tres horas.

Art. 95. *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. A título indicativo serán, entre otros, los dedicados a instrucción, curso, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimiento médico y actividades similares.

Art. 96. *Imaginaria.*—Tripulante a la inmediata disposición de la Dirección de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne. La mitad del tiempo permanecido en esta situación se le computará como actividad laboral. El tiempo de imaginaria no se computará a efectos de límite de actividad laboral.

Art. 97. *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, notificándolo previamente a la Compañía.

Art. 98. *Vacaciones.*—Período de treinta días naturales seguidos o, a petición de los tripulantes, fracciones que sumen los treinta días, disfrutables en los períodos de disponibilidad.

SECCIÓN SEGUNDA: LÍMITES Y REGULACIONES

Art. 99. *Limitaciones.*—Aparte las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en este Convenio.

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

Cada flota regulará mensualmente las programaciones, de modo que las imaginarias y días libres queden distribuidos equitativamente, dentro de un margen prudencial, entre todos los tripulantes de las mismas.

Artículo 100.—Límite máximo de horas de vuelo y de actividad aérea.

	Horas
a) Límite mensual en avión de hélices	115
Límite mensual en avión reactor	85
Se podrá rebasar en un 10 por 100 (10 %).	
b) Límite trimestral en avión de hélices	315
Límite trimestral en avión reactor	263
c) Límite anual en avión de hélices	1.000
Límite anual en avión reactor	800
d) Máximo de horas de vuelo y de servicio en un período de veinticuatro horas (o cualquier período con doble tripulación):	
— Tripulación compuesta por dos Pilotos:	
Máximo horas de vuelo en avión de hélices ...	12
Máximo horas de actividad aérea	14
(Prorrogables a 16.)	
— Tripulación compuesta por dos Pilotos y un Mecánico de Vuelo:	
Máximo horas de vuelo en avión de hélices ...	14
Máximo horas de actividad aérea en vuelos cortos y medios	14
(Prorrogables a 18.)	
Máximo horas de actividad aérea en vuelos largos	18
(Prorrogables a 17.)	
— Tripulación, la anterior más un Comandante y un Mecánico calificado extras:	
Máximo horas de vuelo	16
Máximo horas de actividad aérea	20
Requisitos: Dos asientos en la cabina u otro lugar para los dos miembros de la tripulación de pilotaje.	

Horas

— Triplación doble, compuesta por dos Comandantes, dos Segundos Pilotos y dos Mecánicos calificados de vuelo:

Máximo horas de vuelo Ninguna
Máximo horas de actividad 40

Requisitos: Literas disponibles para una tripulación.

Nota a) Los Radiooperadores, igual que los Mánicos de Vuelo. Los navegantes, ídem.

Nota b) Estas limitaciones del artículo 100 estarán sujetas a las normas dictadas por la Subsecretaría de Aviación Civil.

Art. 101. *Límite de actividad laboral mensual.*—El número máximo de horas de actividad laboral es de doscientas nueve horas.

Art. 102. *Límite de serie de servicios.*—Para los tripulantes que efectúan etapas cortas y medias, las series de servicios tendrán una duración máxima de cuatro días.

Art. 103. *Límite de etapas.*—El límite máximo de etapas que podrá realizarse en un periodo de veinticuatro horas será de ocho.

Art. 104. *Días libres.*—Todo tripulante disfrutará un mínimo de ocho días naturales libres cada mes, en su base, en las condiciones siguientes:

- a) Al regresar a la base después de los vuelos transatlánticos o de duración similar se disfrutará de veinticuatro horas libres.
- b) Todo día que un tripulante deba pasar un reconocimiento médico deberá estar precedido de otro día libre.
- c) Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a mediodía, siempre y cuando exista otro tripulante que pueda efectuar el vuelo.
- d) Los tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, podrán disponer, respectivamente, de un mínimo de dos, tres y cinco días para organizar los preparativos del traslado.

Asimismo dispondrán del mismo número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

Art. 105. *Preaviso.*—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con tres días de anticipación. Los cambios se avisarán con la máxima antelación posible.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de destacamento será de ocho días.

El preaviso mínimo para cualquier tipo de residencia será de quince días.

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

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

Art. 106. *Facultades del Comandante.*—Los límites de incrementos constitutivos del Comandante, con objeto de completar un servicio programado serán:

	Horas
Vuelos cortos y medios	1,30
Vuelos largos	2,00

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 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 exija, 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. Deberá informar a la Compañía, lo más detalladamente posible, de los hechos que han motivado su decisión.

SECCIÓN TERCERA: VACACIONES

Art. 107. *Vacaciones.*—Valorando los meses del año para con seguir una rotación justa en el disfrute de vacaciones, la puntuación de los mismos resultará:

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

Independientes de las puntuaciones anteriores, los días de Jueves Santo, Viernes Santo, Sábado de Gloria y Domingo de Resurrección, se computarán a un punto por día.

Art. 108. *Orden de elección.*—En orden a la elección para el disfrute de vacaciones se tendrá en cuenta las siguientes normas:

a) El primer año se elegirá por número de orden. La elección anual de cada tripulante acumulará una puntuación que será determinante de su orden de elección.

b) Tendrán derecho preferentemente para elegir los que tengan una puntuación más baja y a igualdad de puntuación, decidirá el menor número de orden.

c) Los tripulantes de nuevo ingreso en la Compañía, al comenzar adquirirán una puntuación inicial a la del tripulante de su especialidad que la tenga más alta.

d) Al pasar de un grupo de vuelo a otro, el tripulante atrasará su puntuación, eligiendo cuando le correspondiese, inmediatamente detrás del último del grupo, de igual o inferior coeficiente.

e) Si por alguna razón, una vez elegido un mes para disfrutar su permiso, éste no pudiese tomarse en las fechas previstas, deberá tratar de cambiarse por un mes de analoga puntuación; si no es posible, se ofertará por número de orden a los tripulantes que ostenten la puntuación inmediata superior. Al hacer la solicitud de cambio, el tripulante deberá especificar la nueva fecha en que desea disfrutar el permiso anual.

f) Las peticiones de cambio deberán ser hechas a la Dirección de Operaciones por el personal técnico, y para los auxiliares, a la Jefatura de Servicio a Pasajeros.

En cualquier caso, el tripulante que disfrute de un mes de permiso, adquirirá el coeficiente asignado al mismo.

h) Si el permiso se disfrutase en dos periodos de quince días o en semanas que correspondiesen a dos meses distintos, la valoración se haría aplicando a cada semana la parte alícuota del coeficiente del mes a que correspondiera.

i) Anualmente y con anterioridad al 1 de diciembre, se publicará una lista en la que constarán las valoraciones acumuladas y el orden de preferencia para la elección de permisos del año siguiente.

Las dudas que puedan surgir en la aplicación de este artículo serán solucionadas por la Dirección y la representación Sindical de los Tripulantes.

Art. 109. *Rotaciones en destacamentos, residencias y destinos.*—Cuando haya que cubrir un destacamento, residencia o destino voluntario, si no hay razones técnicas que lo impidan, se ofertarán los turnos por número de orden a los tripulantes que comparezcan en este momento el grupo de vuelo a que correspondan y se formará una relación con los mismos, especificando los turnos elegidos.

No podrá rotar voluntariamente dos veces en un destacamento, residencia o destino el mismo tripulante hasta que el último de la lista haya tenido opción. Cuando esto suceda, se considerará terminada la rotación.

Si algún turno de destacamento, residencia o destino, no pudiera cubrirse por este procedimiento, se cubrirá obligatoriamente de mayor a menor número de orden.

En caso de que un tripulante necesitare cambiar de turno, deberá ponerlo en conocimiento de la Dirección, con objeto de que ésta pueda cubrirlo ofertándolo por número de orden.

Si el cambio fuese obligado por necesidades de la Compañía, el tripulante tendrá derecho a cubrirlo tan pronto lo sea posible.

Art. 110. *Destacamento, residencia y destino forzoso.*—Se cubrirán de mayor a menor número de orden, si no hay razones técnicas que lo impidan. En caso de que un tripulante precise cambiar el orden que le corresponde para hacerse cargo de un destacamento, residencia o destino, deberá contar con otro tripulante que quiera aceptar el cambio y vendrá obligado a cubrir el de éste cuando le toque el turno normal de rotación. Si llegado este momento, quisiesen cambiar de nuevo, podrán hacerlo de mutuo acuerdo. Estos cambios podrán hacerse siempre que no se perjudique a terceros.

CAPITULO VIII

Retribuciones

Art. 111. *Conceptos retributivos.*—Los tripulantes de la Compañía a quienes se aplica el presente Convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

- a) Retribución fijas:
 1. Sueldo base.
 2. Premio de antigüedad.
 3. Gastos por razón de viaje.
 4. Gratificaciones conmemorativas.
- b) Otras retribuciones:
 1. Gastos por razón de viajes incentivados.
 2. Protección a la familia.
 3. Gratificación por cierre de ejercicio.
 4. Dietas.
 5. Gratificación por destacamento, residencia o destino.
 6. Horas laborales.
 7. Horas laborales incentivadas.

Art. 112. *Sueldo base.*—Los sueldos base de cada nivel, grupo y especialidad son los expresados en el anexo I, tablas A, B, C y D.

Art. 113. *Premios de antigüedad.*—El personal de plantilla recibirá en concepto de premio por antigüedad el 1,5 por 100 del mínimo de su nivel por cada año de servicio en la Compañía, excluida la prima de responsabilidad.

A estos efectos únicos, 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 haya estado encuadrado.

Art. 114. *Gastos por razón de viaje.*—Los tripulantes percibirán en concepto de gastos por razón de viaje, las cantidades que se especifican en el anexo I, tablas A, B, C y D, según su nivel y especialidad.

Art. 115. *Gratificaciones conmemorativas.*—Los tripulantes percibirán los días 18 de julio y 24 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones que comprenden: Sueldo base, antigüedad, gastos por razón de viaje y prima de responsabilidad a aquellos que les corresponda.

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

Art. 116. *Protección a la familia.*—La protección a la familia se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social.

Art. 117. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—En tanto la situación económica de la Compañía lo permita y así fuese acordado por el Consejo de Administración de ésta, se abonará una paga extraordinaria, en concepto de cierre de ejercicio, computándose únicamente sueldo base y antigüedad.

Art. 118. *Gratificación de destacamento.*—Los tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulta de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la dieta nacional o internacional que le corresponda, de acuerdo con el artículo 132.

Art. 119. *Gratificación de residencia.*—La gratificación de residencia será igual a la cantidad que resulta de multiplicar el número de días que dure la residencia por la dieta nacional o internacional que le corresponda, de acuerdo con el artículo 132.

Art. 120. *Gratificación de destino.*—Cuando un tripulante sea destinado fuera de la base principal o de aquella para la que fuera expresamente contratado, percibirá, en concepto de gratificación de destino, lo que estipule la Reglamentación de Líneas de Tráfico Aéreo.

Art. 121. *Alteraciones de los tiempos de destacamento o destino.*—Cuando en las situaciones de residencia o destino no se llegase a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el tripulante percibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración del destacamento.

Art. 122. *Curso y Comisiones de Servicio.*—El Tripulante durante cursos, comisiones realizadas en los términos del artículo 56 o cualquier otra actividad que deba desarrollar por haber sido designado por la Compañía, percibirá la prima de vuelo equivalente a la media horaria de los tripulantes de su especialidad de la flota en que esté encuadrado.

Art. 123. *Vacaciones.*—El Tripulante, durante las vacaciones reglamentarias, percibirá el mínimo garantizado integrado por el sueldo base, antigüedad, gastos por razón de viajes y primas.

En el caso de que estas vacaciones se disfrutasen en fracciones, se computarán éstas, para efectos del mínimo, en la parte alícuota de las horas mínimas (cuarenta horas mensuales), es decir, por cada día natural de vacaciones corresponde una hora veinte minutos del mínimo.

Art. 124. *Vuelos en posición.*—En los vuelos en posición, los tripulantes percibirán el 100 por 100 de la cantidad que corresponde al tiempo de vuelo realizado, al precio de la hora no incentivada de su nivel.

Se consideran también como vuelos en posición los regresos que no estén procedidos de un descanso mínimo.

Art. 124 bis. *Vuelos de situación y regreso.*—En los vuelos de situación y regreso, los tripulantes percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponde al tiempo de vuelo realizado, el precio de la hora no incentivada de su nivel, siempre que estos vuelos se efectúen en aviones de la Compañía.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectará en ningún caso para el cómputo mensual límite de horas de vuelo.

Art. 125. *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.

Art. 126. *Clases de Dietas.*—Las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, según que los gastos a cubrir sean en territorio nacional o extranjero.

La dieta nacional establecida en el artículo 132 será de aplicación en el territorio nacional.

Art. 127. *Computo de dietas (servicios sueltos) en vuelos cortos y medios.*—A los efectos de cómputo de dietas se hará el cálculo de las dietas de acuerdo con el número de comidas y pernотamientos que se deban realizar fuera de la base; se excluyen las comidas efectuadas a bordo.

Cada comida principal aislada devengará un tercio de la dieta nacional en territorio nacional, y dos tercios de la dieta por cada pernотamiento.

En el extranjero, cada comida principal aislada devengará media dieta extranjera. El alojamiento será por cuenta de la Compañía.

Art. 128. *Computo de dietas (servicios sueltos) 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 pernотe o se realiza una comida hasta el momento de despegar desde el mismo aeropuerto donde se haya pernотado o se haya realizado 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 la permanencia en el lugar de que se trate abarque tiempos comprendidos entre las once y dieciséis horas o entre las diecinueve y las veintitrés horas locales, y una dieta en concepto de pernотamiento cuantas veces éste se realice en hotel fuera de la base. Si debido al horario fuera necesario ocupar la habitación de un hotel hasta más tarde de la hora límite para desalojarla y hubiera, por tanto, que pagar un día más de habitación, se devengará media dieta más.

Art. 129. *Alojamiento.*—La Compañía proporcionará los hoteles a los tripulantes, que seleccionará, a través de su representación sindical, la selección deberá hacerse inmediatamente después de publicarse los horarios de invierno y verano o sus modificaciones.

El hotel seleccionado en el extranjero deberá ser de la máxima categoría o, en su defecto, el inmediato inferior.

Art. 130. *Alojamiento en los viajes regulares.*—Las delegaciones o, en su defecto, los representantes, harán las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes alojamientos individuales, siempre que ello sea posible, en los vuelos regulares no programados.

Art. 131. *Anticipos de dietas.*—La Compañía facilitará a los tripulantes anticipos sobre las dietas correspondientes antes de iniciar el vuelo.

Art. 132. *Dieta básica.*

Dieta nacional:

	Pesetas
De 1 (uno) a 10 (diez) días	1.000
De 11 (once) a 180 (ciento ochenta) días	750
De 11 (once) días a un año	665
De 11 (once) días a dos años	500

Dieta extranjera:

Dieciocho dólares, más gastos de hotel, en las siguientes zonas:

Europa, Estados Unidos, Canadá y Africa del Norte.

En el resto de los países, la Compañía pagará gastos justificados por los Comandantes o, en su defecto, el más caracterizado. Todas las cantidades a que se refiere este artículo se percibirán íntegras, sin descuento alguno.

Art. 133. *Comidas a bordo.*—En los vuelos cortos y medios, para evitar retrasos innecesarios, la Compañía facilitará a bordo las comidas de los tripulantes, siendo éstas a cargo de la Empresa.

Las comidas no podrán permanecer en el avión más de seis horas.

CAPITULO IX

Uniformidad

Art. 134. *Vestuario*.—La Compañía tendrá las normas correspondientes 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 y cantidades para la confección de las mismas, expresadas en el siguiente cuadro, de acuerdo con las tarifas que apliquen los sastres designados por la Dirección de la Compañía.

La confección podrá hacerse también por dichos sastres, en cuyo caso facilitará a los tripulantes los vales por el precio total de la confección:

Pilotos, oficiales técnicos y Auxiliares masculinos:

Uniforme de invierno (2 pantalones)	2 años
Uniforme de verano (2 pantalones)	2 temporadas
Gabardina	3 años
Cuatro camisas blancas (2 de verano y 2 de invierno)	1 año
Dos pares de zapatos	1 año
Seis pares de calcetines	1 año
Dos corbatas	1 año
Una gorra	1 año
Una malota	5 años
Una cartera (sólo tripulación técnica)	3 años
Dos chaquetas servicio de a bordo (sólo Auxiliares)	1 año

Uniforme femenino de Auxiliares:

Tres vestidos	2 años
Una chaqueta	—
Un abrigo	2 años
Un par de botas	1 año
Dos pares de zapatos para calle	1 año
Un par de zapatos de a bordo	1 año
Un gorro	1 año
Un bolso	2 años
Un par de guantes	1 temporada
Una maleta	3 años
Tres batas	1 año
Dos pares de medias descanso	1 temporada

CAPITULO X

Seguridad social complementaria

Art. 135. *Enfermedad*.—El personal incluido en el Seguro de Enfermedad percibirá, a partir del sexto día y hasta un máximo de diez meses, el complemento preciso para obtener el 10 por 100 del sueldo base, premio de antigüedad, y el 10 por 100 de la prima por razón de viaje. También se percibirá las gratificaciones por residencia, destacamiento o destino, salvo que la Jefatura de los Servicios Médicos de la Compañía ordenen su traslado a la base principal.

Art. 136. *Normas comunes*.—La percepción de estas cantidades complementarias previstas en el artículo anterior estará en todo caso supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la Dirección de la Compañía y los Servicios Médicos, conjuntamente, en orden a la observancia de las prescripciones facultativas adecuadas a la enfermedad que padece, control de permanencia en su domicilio en los casos en que ésta venga expresamente indicada, permanencia en la residencia en los casos en que no sea expresamente autorizado el traslado de la misma por los dos órganos aludidos, conjuntamente, y demás disposiciones complementarias que en este sentido puedan ser dictadas por la Dirección de la Compañía.

En el supuesto de que la situación de enfermedad se produzca estando el tripulante en uso de permiso en localidad distinta a la de su residencia habitual, es obligado asimismo (tan pronto como el Servicio Médico de la Compañía lo estime en condiciones de trasladarse), a efectuar el traslado al lugar señalado por dicho Servicio, si pretende seguir percibiendo las ayudas complementarias.

Cuando la enfermedad sobrevenga en situación de destacamiento, residencia o destino, el tripulante deberá someterse al control médico de la Compañía. Dicho Servicio Médico dictaminará si la entidad de la enfermedad exige o no el traslado o incorporación a su domicilio en la base habitual. Si se realiza dicha incorporación a su domicilio, dejará de percibir las gratificaciones por su situación en residencia, destacamiento o destino. El hecho de no seguir las instrucciones de traslado ordenadas por el Servicio Médico supondrá, a efectos de la Seguridad Social, la pérdida de las ayudas complementarias.

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

En los casos que el tripulante discrepe del resultado del control ejercido por los Médicos al servicio de «Air Spain» o sus colaboradores, o pretenda seguir en situación de baja, respaldado por el Médico que le esté atendiendo, en contra del criterio del Servicio Médico de «Air Spain», la Compañía se reserva el suspender el pago de las ayudas complementarias establecidas

en este capítulo, atendiendo a las causas y circunstancias concurrentes.

Art. 137. *Personal en baja por accidente de trabajo o enfermedad profesional*.—Durante el tiempo que dure la incapacidad temporal y hasta el alta o hasta que se haga cargo del accidente el Mutuismo Laboral, los tripulantes percibirán el 100 por 100 del sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje. Asimismo las gratificaciones por destacamiento, residencia o destino, salvo que la Jefatura de los Servicios Médicos de la Compañía ordenara su traslado a la base principal.

Art. 138. *Enfermedad fuera de base*.—En tanto que la Compañía resuelva el problema de la asistencia médica en caso de enfermedad fuera de la base de residencia habitual, se hará cargo de los gastos totales producidos tanto de asistencia, farmacia, como de posible hospitalización o intervenciones quirúrgicas a los tripulantes que lo necesiten o familiares en caso de destacamiento, residencia o destino, salvo en 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 en los que los Servicios Médicos producida la enfermedad, ordenen el traslado a la base principal.

Las delegaciones o representantes tendrán a disposición de los tripulantes, cuando efectúen servicio de vuelo, las relaciones de Médicos o Centros asistenciales a los que puedan acudir en caso necesario.

Art. 139. *Pase a los servicios de tierra*.—En el caso de la pérdida prematura definitiva de aptitud para mantenerse en el servicio activo de vuelo por incapacidad adquirida por causas ajenas a su voluntad, los tripulantes causarán baja en el escalafón respectivo pasando a prestar sus servicios en tierra. Las condiciones que regulan el pase a los servicios en tierra serán las establecidas en el anexo II.

Al alcanzar la edad límite establecida de actividad en vuelo, los tripulantes podrán pasar a prestar sus servicios en tierra, siempre que existan vacantes y reúnan los conocimientos necesarios y condiciones suficientes para desempeñar estas funciones.

La Compañía se compromete a dar oportunidad de formación a este personal en el período comprendido en los cinco años anteriores a su cese en la actividad en vuelo, admitiendo su participación en cursos que se convoquen, que permitan la posibilidad de adquirir el entrenamiento adecuado para prestaciones de servicios en tierra, en los aludidos casos en que existan vacantes.

Art. 140. *Seguros colectivos de vida y de pérdida de licencia*.—La Dirección de la Compañía aporta un tercio del valor de la prima de los seguros de vida y pérdida de licencia, que se establecen para todos los tripulantes técnicos.

Dichos seguros serán concertados y gestionados a través de la Mutualidad de Nuestra Señora de Loreto.

Art. 141. *Edad de retiro*.—La edad límite de retiro de los tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil u órgano competente para ello.

En los casos en que no esté establecida esta edad, se entenderá fijada 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. 142. *Transportes tripulaciones*.—La Compañía facilitará a todos los tripulantes el transporte desde el aeropuerto a la ciudad y viceversa por el sistema de recogida y distribución hasta el alojamiento, en el lugar donde se encuentren con ocasión del servicio. En base, se considerará como ciudad la zona donde los taxis no perciban retorno.

Art. 143. *Accidente «in itinere»*.—A efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere», la Compañía autoriza a los tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la Compañía (reflejados anteriormente) a trasladarse por medios propios, siempre que reúna los requisitos exigidos por las normas generales dictadas por la Compañía en cuanto a:

En tiempo razonable.

Con o por ocasión del traslado al lugar de trabajo o viceversa.

CAPITULO XII

Billetes gratuitos y de descuento

Art. 144. *Billetes gratuitos y de descuento a tripulantes*.—La concesión de billetes gratuitos y de descuento para los tripulantes quedará sujeta a las siguientes normas:

1. *Billetes «Free» de ida y vuelta*.—La Compañía reservará nueve plazas en los dos vuelos anteriores a Nochebuena y Nochevieja de la base a los destacamentos y otras nueve plazas en los inmediatos posteriores a dichas fechas para regreso a base. Los billetes a que se refiere este artículo se concederán gratuitamente a los familiares de los tripulantes en primer grado.

2. *Billetes «Free» de ida y vuelta o billetes a otra Compañía aérea*, para su cónyuge e hijos (en el caso de tripulantes

solteros, para sus padres), en los casos en que los tripulantes deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Navidad o Fin de Año, por necesidades del servicio.

3. Billetes «Free» (sujetos a plaza y en aviones de la Compañía) desde el momento que queden fijos en la plantilla para el tripulante y familiares en primer grado.

4. 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, será de aplicación a los tripulantes.

Art. 145. Normas comunes.—Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas serán de utilización en clase turista económica.

Al transporte de tripulantes y familiares se le aplicará las normas de responsabilidad de la Ley de Navegación Aérea o Convenio de Varsovia y Protocolo de La Haya, según proceda, así como condiciones de transporte de I.A.T.A. En los vuelos que se efectúen por otras Compañías, «Air Spain» quedará exenta de toda responsabilidad.

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

Art. 146. Equipajes.—Los tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de 20 kilogramos de franquicia en equipaje por persona.

Art. 147. Destacamentos.—En destacamentos superiores a un mes de duración, residencia y destino, la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete «Free» (ida y vuelta), o bien un billete en cualquier otra Compañía aérea (ida y vuelta), para el cónyuge, hijos 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 referido Montepío.

Art. 148. Personal con pérdida de licencia.—Los tripulantes que hubieran perdido su licencia por enfermedad o por haber llegado a la edad límite, en tanto pertenezcan a la Compañía, gozarán de los beneficios establecidos en este capítulo.

DISPOSICION FINAL

Por ser en su conjunto más beneficiosas para el trabajador las condiciones acordadas en el presente Convenio, serán estas 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.

ANEXO I

Tabla A. Primeros pilotos

	1	2	3	4	5	6	7
Sueldo base	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000
Gastos por razón de viaje ..	47.980	43.880	43.800	41.720	39.640	37.560	35.480
Total mínimo mensual.	67.960	63.880	63.800	61.720	59.640	57.560	55.480
Rodaje	950	904	860	815	770	725	680
Gastos por razón de viaje por hora, hasta 85 horas	1.199	1.147	1.095	1.043	991	939	887
Gastos por razón de viaje por hora, desde 85 horas	1.712	1.638	1.564	1.490	1.416	1.342	1.268
Laborables, desde 190 hasta 209 horas	505	483	461	439	417	395	373
Laborables, a partir de 209 horas	631	604	577	550	523	496	469

Tabla B. Segundos pilotos

Sueldo base	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000
Gastos por razón de viaje ..	35.960	34.400	32.840	31.280	29.720	28.160	26.600
Total mínimo mensual.	52.960	51.400	49.840	48.280	46.720	45.160	43.600
Rodaje	713	679	645	611	577	543	509
Gastos por razón de viaje por hora, hasta 85 horas	899	860	821	782	743	704	665
Gastos por razón de viaje por hora, desde 85 horas	1.284	1.228	1.173	1.117	1.062	1.006	951
Laborables, desde 190 hasta 209 horas	379	362	346	329	313	296	280
Laborables, a partir de 209 horas	474	452	432	411	391	370	350

Tabla C. Oficiales técnicos

Sueldo base	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000	16.000
Gastos por razón de viaje ..	32.000	30.700	29.200	27.800	26.400	25.040	23.640
Total mínimo mensual.	48.000	46.600	45.200	43.800	42.400	41.040	39.640
Rodaje	633	603	573	543	513	483	453
Gastos por razón de viaje por hora, hasta 85 horas	800	763	730	695	660	626	591
Gastos por razón de viaje por hora, desde 85 horas	1.130	1.092	1.042	993	944	895	837
Laborables, desde 190 hasta 209 horas	333	320	304	290	275	260	246
Laborables, a partir de 209 horas	416	400	380	362	344	325	307

Tabla D. Auxiliares de vuelo

Sueldo base	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
Gastos por razón de viaje ..	15.800	15.120	14.440	13.760	13.080	12.400	11.720
Total mínimo mensual.	23.800	23.120	22.440	21.760	21.080	20.400	19.720
Rodaje	237	227	217	206	196	186	176
Gastos por razón de viaje por hora, hasta 85 horas	395	378	361	344	327	310	293
Gastos por razón de viaje por hora, desde 85 horas	564	540	516	492	467	443	419
Laborables, desde 190 hasta 209 horas	166	159	152	145	138	131	123
Laborables, a partir de 209 horas	207	199	190	181	172	164	153

Nota número 1.—Los gastos por razón de viaje reflejados en el artículo 114, corresponden a cuarenta horas de vuelo con su correspondiente rodaje o a ciento noventa de actividad laboral.

Nota número 2.—Cómputo de gastos por razón de viaje y actividad laboral. Mensualmente se efectuará el cómputo de gastos por razón de viaje y de actividad laboral de cada tripulante.

Si no alcanzara el mínimo de gastos por razón de viaje o el de ciento noventa horas de actividad laboral, el tripulante cobrará el mínimo correspondiente.

Si se superase uno de estos dos conceptos citados anteriormente o los dos, se multiplicará el precio-hora de los gastos por razón de viaje por el número de horas, todo ello de acuerdo con las tablas salariales del anexo I. De las cantidades resultantes, los tripulantes percibirán la que sea superior.

Nota número 3.—Tiempo de rodaje.—Los tripulantes percibirán, a partir de cuarenta horas de vuelo, las horas de rodaje, según las primas establecidas en este anexo. Por cada etapa se establece como tiempo de rodaje el de seis minutos.

Nota número 4.—Los Auxiliares de Vuelo de la Compañía, con independencia de la flota a que pertenezcan, percibirán mensualmente el 10 por 100 del total de ventas efectuadas a bordo de cada vuelo. Este porcentaje se repartirá de la siguiente forma:

- 2 por 100 para Jefe de Cabina.
- 3 por 100 para número 3 DC-8.
- 4 por 100 a repartir entre los números 2, 4, 5 y 6.

Los Jefes de Cabina y número 3, en DC-8 percibirán el mismo porcentaje si por necesidad de la Compañía tuviesen que desempeñar en vuelo puestos distintos a los suyos.

Los Jefes de Cabina de DC-8 y Britannia percibirán el 50 por 100 sobre el sueldo base, mientras que el número 3, de DC-8, cobrará el 35 por 100 de dicho sueldo base.

Nota número 5.—Las tablas salariales mantienen la relación estipulada por la Ley de 4 de julio de 1947 en su artículo 63 en la relación de los haberes de los distintos grupos laborales, con los haberes del Comandante.

Las cantidades reflejadas en las tablas del presente anexo se refieren a retribuciones brutas.

ANEXO II

Cese en vuelo

El pase a los servicios de tierra, regulado en el artículo 139 vendrá detallado por los siguientes artículos:

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

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

- a) Pérdida temporal de la licencia de vuelo.
- b) 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:

- a) Pérdida de la licencia de vuelo.
- b) 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 alguna de estas causas, se someterá la decisión a un Tribunal Médico, presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Médicos de Madrid de entre los que estén calificados como especialista 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 con otros artículos del Convenio o en las normas y disposiciones dictadas al efecto.

Art. 2. 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, como mínimo, los siguientes conceptos:

- a) Durante los tres primeros meses en que permanezca en tal situación, el sueldo base, premio de antigüedad y gastos por razón de viaje alcanzados en la categoría que ostentaba al pasar a tierra.

b) Desde el cuarto al duodécimo mes, ambos inclusive, el 60 por 100 del mínimo mensual alcanzado en la categoría que ostentaba al pasar a tierra.

c) A partir del decimotercer mes el 33 por 100 del mínimo mensual alcanzado en la categoría 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 reincorporarse 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 pertenezcan, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzado como tripulantes 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 mínimo garantizado que tenía en la categoría 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. Respecto a las materias de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad, transportes y Seguro Colectivo de Vida, se regirán por las normas establecidas para el personal de tierra.

Art. 4. Auxiliares de Vuelo femeninos.—Los Auxiliares de Vuelo femeninos que lo deseen, al cumplir los treinta y cinco años de edad, optarán por una sola vez con carácter individual e irrevocable, por acogerse a una de las dos situaciones siguientes:

a) Ceser al servicio de la Empresa, percibiendo una indemnización equivalente a una mensualidad por año de servicio hasta un máximo de diez, computándose a estos efectos el sueldo base, premio de antigüedad y gastos por razón de viaje alcanzados.

b) Pasar a prestar servicios en tierra, en puesto idóneo a sus aptitudes, 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 de gastos por razón de viaje que tenían en la categoría y nivel al pasar a tierra.

Los Auxiliares de Vuelo femeninos, con puesto de trabajo de Jefe de Cabina, podrán seguir volando hasta los cuarenta años, como máximo, en cuyo momento ejercitarán la opción establecida en el párrafo primero de este artículo, siempre que durante este tiempo mantuviesen su aptitud para el vuelo.

Art. 5. Condiciones de trabajo. Respecto a las materias de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad, transportes, Seguros Colectivos de Vida, etc., se regirán por las normas establecidas para el personal de tierra.

ANEXO III

Normas complementarias para vuelos especiales

Artículo 1. Vuelos con materiales peligrosos.—Se considerarán vuelos con carga peligrosa los definidos en documentos O. A. C. I. como tales.

El precio de la hora de vuelo se estipula en un 75 por 100 de aumento sobre la hora normal.

Art. 2. Vuelos sobre países de inseguridad política.—En los vuelos a países, o sobrevolando países, de inseguridad política, el importe de la hora de vuelo será fijado de mutuo acuerdo entre el Tripulante o los Tripulantes, la Comisión Mixta y la Compañía.

La definición de esta inseguridad política, vendrá especificada por las limitaciones de las pólizas de seguro en cada vuelo.

Art. 3. Cuando el transporte se efectúe coincidiendo las circunstancias especificadas en los artículos 1 y 2, el precio de la hora de vuelo se incrementará en la suma de ambos, siendo estos vuelos de carácter voluntario.

Art. 4. Vuelos a países tropicales.—En estos vuelos la Compañía facilitará a los Tripulantes los medios de prevención de cesantos contra las enfermedades características de estas latitudes. No obstante, si algún Tripulante contrajese alguna enfermedad tropical, o producida por infección en dichas zonas, se considerará, a todos los efectos, enfermedad profesional.

Los Tripulantes se comprometen a llevar al día su cartilla de vacunaciones expedida por la Jefatura de Sanidad, y tomar los preventivos que asignen las normas dictadas por los Servicios Médicos de la Compañía, siendo en estos últimos casos, el Comandante del avión el responsable de que se cumplan estas normas en su presencia.

Si algún tripulante se negase a tomar alguno de los preventivos, perderá, previo informe del Comandante, el derecho de acogerse a dicho artículo.

Art. 5. Vuelos de entrenamiento.—En estos vuelos el importe de la hora de vuelo se incrementará en un 50 por 100, excluidos instructores e instruidos.

Art. 8. *Vuelos Ferry y de prueba.*—En estos vuelos, el importe de la hora de vuelo se aumentará en un 50 por 100 del valor normal.

ANEXO IV

Reglamento de la Comisión Mixta del I Convenio Colectivo del personal de vuelo

Artículo 1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.º del I 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. La Comisión Mixta tratará los problemas relacionados con la vigilancia, cumplimiento e interpretación del Convenio Colectivo cuando los Tripulantes afectados hayan formulado previamente petición, según lo que establece el artículo 5.

Asimismo entenderán de los problemas que, relacionados con el Convenio, le someterá la Dirección Gerencia (a través de las Direcciones del personal o unidades orgánicas correspondientes) o bien el Jurado único de Empresa.

Art. 3. La Comisión Mixta será presidida por el Director Gerente de la Empresa o persona en quien delegue. La presencia del Presidente, se computará como parte de la representación de la Empresa, a efectos de la paridad de la Comisión, su voto tendrá el mismo valor que el de cualquier Vocal de la parte económica.

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

- Recibir y centralizar todos los problemas que deben ser sometidos a consideración de la Comisión.
- Confección de la propuesta del orden del día de cada sesión, que someterá a la aprobación del Presidente.
- 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.
- 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. 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 acta 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 la 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. 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 necesario.

Art. 7. 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 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 celebrarse.

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. 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. 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 finales, 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.

MINISTERIO DE INDUSTRIA

ORDEN de 31 de marzo de 1973 por la que se da cumplimiento a la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en el recurso contencioso-administrativo número 4.718, promovido por don Juan José Olmedilla Muguíro contra resolución de este Ministerio de 15 de febrero de 1968.

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 4.718, interpuesto ante el Tribunal Supremo por don Juan José Olmedilla Muguíro contra resolución de este Ministerio de 15 de febrero de 1968, se ha dictado con fecha 27 de noviembre de 1972 sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que con desestimación del recurso contencioso-administrativo interpuesto por la representación procesal letrada de don Juan José Olmedilla Muguíro, vecino de Madrid, contra la resolución del Registro de la Propiedad Industrial de 7 de marzo de 1967, denegando, como la primeramente dictada y que ésta ratificó, el acceso al Registro del rólulo de establecimiento número 73.667, denominado «Drug-stor», debemos confirmar y confirmamos dichas resoluciones por ser conformes a derecho, absolviendo a la Administración de la demanda, y sin hacer pronunciamiento expreso sobre costas.

Así por esta nuestra sentencia, que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» e insertará en la «Colección Legislativa», lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, en cumplimiento de lo prevenido en la Ley de 27 de diciembre de 1958, ha tenido a bien disponer que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia y se publique el aludido fallo en el «Boletín Oficial del Estado».

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

Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 31 de marzo de 1973.

LOPEZ DE LETONA

Ilmo. Sr. Subsecretario de este Departamento.

ORDEN de 31 de marzo de 1973 por la que se da cumplimiento a la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en el recurso contencioso-administrativo número 15.810, promovido por «Ciba, Societe Anonime», contra resolución de este Ministerio de 2 de octubre de 1968.

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 15.810, interpuesto ante el Tribunal Supremo por «Ciba, Societe Anonime», contra resolución de este Ministerio de 2 de octubre de 1968 se ha dictado con fecha 22 de diciembre de 1972, sentencia cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto a nombre de «Ciba, Societe Anonime», contra resolución del Ministerio de Industria en su Registro de la Propiedad Industrial de dos de octubre de mil novecientos sesenta y ocho y desestimación por silencio administrativo de la reposición contra el mismo, a virtud de los cuales se concedió la marca Corulina al número quinientos diez mil cuarenta y cinco, y clase cuarenta del nomenclátor, debemos declarar y declaramos tales actos administrativos nulos y sin efecto como contrarios a derecho. Sin costas. Así por esta nuestra sentencia,