

8971

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.».

Ilmo Sr.: Visto el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial para la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.»;

Resultando que con fecha 5 de los corrientes tuvo entrada en este Ministerio para su homologación el Convenio Colectivo Sindical Interprovincial para la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.», que fué suscrito por las partes negociadoras el día 13 de marzo de 1975;

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver sobre lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo Sindical en orden a su homologación, así como, en su caso, disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación, a tenor del artículo 14 de la Ley 18/1973, de 19 de diciembre, y 22 de la Orden de 21 de enero de 1974.

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

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación, Esta Dirección General, acuerda:

Primero.—Homologar el Convenio Colectivo Sindical de la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.», suscrito el día 13 de marzo de 1975.

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

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

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 5 de abril de 1975.—El Director general, Rafael de Luxán García.

Ilmo. Sr. Secretario general de la Organización Sindical.

CONVENIO COLECTIVO SINDICAL DE LA EMPRESA «AVIACION Y COMERCIO, S. A.»

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.º *Ambito territorial.*—El ámbito de aplicación territorial de este Convenio se circunscribe al territorio nacional, cualquiera que sea el lugar de residencia, base o destacamento del personal afectado.

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

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día primero del mes siguiente a la fecha de su homologación, excepción hecha de los conceptos que tienen señalada especialmente otra fecha distinta, y tendrá vigencia de dos años, siendo prorrogable por la tácita de año en año si no se denuncia con una anticipación mínima de tres meses antes de su vencimiento.

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

En el caso de que hubiera que hacer uso de la transformación especificada en este artículo, decidirá la Empresa, oído el Jurado.

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

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

Art. 7.º *Comisión paritaria.*—Para las cuestiones que se deriven de la aplicación del Convenio, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, se constituye una Comisión Paritaria, integrada por un representante de cada grupo laboral y, en su caso, especialidad, nombrados todos ellos por el Jurado 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 igual de representantes de la Dirección de la Compañía.

Art. 8.º *Readaptación de tripulantes.*—Si como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos los avances de la técnica u órdenes recibidas de la Autoridad

Aeronáutica fuera necesario altera 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 procurará adaptar a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo, de análoga o superior consideración, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada Tripulante.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 9.º *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*—Los Tripulantes, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 10. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*—Los Tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que le corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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

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

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

Art. 11. *Régimen de vida.*—Los Tripulantes se obligan a llevar una vida adecuada a las exigencias de su profesión y a cumplir las órdenes que reciban de la Dirección, para el mantenimiento integral de sus condiciones para el vuelo.

Art. 12. *Otras ocupaciones.*—Los Tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional retribuida ajena a la Compañía, ni efectuar vuelos como tripulantes fuera de ella, por cuenta ajena ni retribuido por cuenta propia, mientras estén al servicio activo de la Compañía, a excepción de lo dispuesto en el artículo siguiente.

Art. 13. *Banalización.*—Los Tripulantes Técnicos y Auxiliares de la Compañía podrán realizar servicios en aviones y trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Dirección y el Jurado de Empresa, previa autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil, y siempre que se presten tales servicios por toda la Tripulación técnica y/o auxiliar.

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

CAPITULO III

Definiciones

Art. 14. *Grupo 1. Pilotos:*

a) Primer Piloto: Es el que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, a quien la Empresa ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje.

b) Segundo Piloto: Es el que se halla en posesión del título y licencia que le acredita como tal, a quien la Empresa ha calificado como apto para auxiliar al Primer Piloto en las funciones de pilotaje y sustituirle en los casos de ausencia o incapacidad de éste.

Grupo 2. Oficiales Técnicos:

Son los Tripulantes técnicos en posesión del título y licencia que les acredita como tal. Están facultados para desempeñar funciones esenciales en las operaciones de la aeronave distintas de las de pilotaje.

Mecánicos de a bordo:

Es el Oficial Técnico que se halla en posesión del título y licencia correspondientes que le acredita como tal y que, según las calificaciones extendidas por la Autoridad aeronáutica, deberá desempeñar sus funciones específicas con arreglo a las calificaciones extendidas por la Autoridad aeronáutica.

Grupo 3. Auxiliares de Vuelo:

Son los que, en posesión del certificado expedido por la Autoridad aeronáutica que les acredita, encuadrados en este grupo laboral, tienen como misión atender y auxiliar a las personas de a bordo, facilitar las provisiones y servicios necesarios y procurar en todo momento el mayor «confort» del

pasajero. Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que estén directamente relacionados con su función específica a bordo.

Art. 15. *Base*.—El lugar donde un Tripulante ha sido contratado para que fije su residencia habitual.

Art. 16. *Destacamento*.—El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado, fuera de su base, por necesidades de la Compañía, y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días, ni superior a siete meses.

Art. 17. *Residencia*.—El lugar en que un Tripulante tiene que desplazarse, fuera de su base, por necesidades de la Compañía, y en régimen de permanencia, por un tiempo no inferior a siete meses ni superior a dos años.

Art. 18. *Destino*.—Lugar a que un empleado tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual por necesidades del servicio, y en régimen de permanencia, por un tiempo superior a dos años.

Art. 19. *Tiempo de vuelo*.—A los efectos de retribución, se entenderá por tiempo de vuelo el constituido por los dos siguientes períodos:

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

— Diez minutos más a sumar al anterior período, compensatorio del tiempo de rodaje.

Art. 20. *Lugar de descanso*.—El que dispone de servicios hoteleros completos, para el descanso de los Tripulantes.

Art. 21. *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 una 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 se interrumpe por un tiempo de descanso mínimo.

Art. 22. *Tiempo de descanso*.—Se entiende por tiempo de descanso el asignado a un Tripulante con el fin específico de que pueda descansar entre dos períodos de actividad aérea, siendo el descanso mínimo igual al invertido en el servicio anterior programado, pero nunca inferior a diez horas.

Art. 23. *Actividad en tierra*.—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea.

A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento y reconocimientos médicos.

Art. 24. *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. 25. *Actividad aérea diurna*.—La comprendida entre las ocho horas y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 26. *Actividad aérea nocturna*.—La comprendida entre las veintiuna horas y las ocho horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 27. *Límite y máximo de actividad aérea*.—Se considera límite de actividad aérea, el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Máximo de actividad aérea es el que se obtiene incrementando el límite de actividad aérea con aquel del que puede disponer el Comandante, con objeto de poder terminar un servicio cuando la no ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas, etc.).

Art. 28. *Tripulación técnica operativa*.—Es la definida por el manual de avión para cada caso.

Art. 29. *Tripulación adicional*.—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. 30. *Imaginaría*.—Tripulante a la inmediata disposición de la Dirección de la Compañía, para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción.

La mitad del tiempo permanecido en esta situación se le computará como actividad laboral, o el total del mismo si ha permanecido durante este tiempo en locales fijados por la Compañía.

Art. 31. *Día franco de servicio*.—Se considera día franco de servicio aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto. Este debe serle asignado antes de las veintidós horas del día anterior, y el Tripulante tendrá la obligación de establecer contacto con la Oficina de Programación de Vuelo, después de dicha hora límite de asignación de servicio. Si no le ha sido nombrado servicio o asignada obligación dentro del plazo marcado, el Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Art. 32. *Día libre*.—Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante, sin que deba ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Todo Tripulante disfrutará, como mínimo, de ocho días naturales libres cada mes, en las condiciones siguientes:

a) Al regresar a la base después de los vuelos trasatlánticos 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 técnicos deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a medio día.

d) Los tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino, podrán disponer de dos, tres o cinco días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado.

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

Art. 33. *Vacaciones*.—Período de treinta días naturales seguidos o dos períodos de quince días al año, que disfrutarán todos los Tripulantes en los períodos fijados por la Compañía, de acuerdo con las necesidades operativas y atendiendo en lo posible las preferencias del personal, según anexo III.

Art. 34. *Etapas*.—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que sea vuelo comercial.

Art. 35. *Servicio*.—Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas entre las cuales puede intercalarse uno o varios períodos de descanso.

Art. 36. *Serie de servicios*.—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base, destacamento o residencia del Tripulante. Salvo excepciones, como norma general, esta serie será de seis días máximo.

Art. 37. *Tripulación técnica mínima y tripulación auxiliar mínima*.—Las definiciones de tripulación técnica mínima y tripulación auxiliar mínima se incluirán en el Manual de Operaciones.

CAPITULO IV

Clasificación profesional

Art. 38. A efectos meramente enunciativos y económico-administrativos, se efectúa la siguiente clasificación en grupos de la siguiente forma:

Grupo 1.º Pilotos.

Especialidades:

- a) Pilotos primeros.
- b) Pilotos segundos.

Grupo 2.º Oficiales técnicos.

- a) Mecánico a bordo.

Grupo 3.º Auxiliares de vuelo.

Cada grupo y especialidad constará de siete escalones retributivos, denominados niveles.

Art. 39. *Escalafón administrativo*.—La Empresa confeccionará anualmente los escalafones de su personal, ordenando a éste por grupos, y dentro de éstos, por especialidades o categorías.

El orden de cada trabajador en el escalafón vendrá determinado por la fecha del alta en la respectiva categoría o especialidad, dentro del grupo de que se trate.

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

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

- Número de orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Empresa.
- Categoría o especialidad a que está adscrito.
- Fecha de nombramiento para dicha categoría o especialidad.

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

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

CAPITULO V

Admisión, promoción y progresión

Art. 40. *Admisión*.—La admisión del personal de vuelo en la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, debiendo reunir los Tripulantes determinadas condiciones para ingresar en la plantilla de la Compañía, que serán fijadas por la Dirección de Operaciones, quien en cada momento establecerá las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar.

Art. 41. *Promoción*.—Constituye la promoción, el ascenso profesional de un Tripulante, que puede tener lugar bien por paso a nivel superior o bien por cambio de especialidad, cuando un Segundo Piloto es promovido a Primero.

Las condiciones para el cambio de nivel serán:

1.º La permanencia durante un período mínimo de dos años, en el nivel anterior, excepto para promoción a los niveles 2.º y 1.º, que será de tres años.

2.º Haber superado las pruebas y cursos a que haya sido sometido por la Dirección de Operaciones, durante el período en que hayan permanecido en el nivel inmediatamente inferior.

3.º Haber realizado el 60 por 100 de la media de horas de vuelo de la flota o flotas en que estuviera destinado, excepto las personas que hayan desempeñado cargos de Dirección y/o Inspección-Instrucción.

Si faltase alguno de los requisitos fijados en los puntos anteriores, se demorará el cambio de nivel hasta que hubiese sido cumplido, verificándose en aquel momento automáticamente dicho cambio de nivel.

La promoción por cambio de especialidad tendrá lugar cuando un Segundo Piloto sea promovido a Primer Piloto, de conformidad con las normas de la Compañía.

En tal caso, cualquiera que sea el nivel de Segundo Piloto, al ser promovido a Primer Piloto, conservará el mismo nivel alcanzado, con su antigüedad total acumulada.

Art. 42. *Progresión*.—En cuanto se refiere a progresión, se seguirá la normativa del Manual de Operaciones de la Compañía y sus posteriores modificaciones promulgadas por la Autoridad aeronáutica.

CAPITULO VI

Clasificación del personal por razón de su permanencia en la Empresa

Art. 43. Por razón de la permanencia al servicio de la Empresa, los trabajadores se clasifican en fijos, contratados por tiempo determinado, interinos, eventuales y de temporada.

Art. 44. Son trabajadores fijos los no incluidos en el artículo 46 que realicen actividades que por su naturaleza tienen carácter normal y permanente en la Empresa.

El personal admitido en la Empresa sin pactar modalidad alguna en cuanto a la duración de su contrato se considerará fijo.

Art. 45. Son trabajadores contratados por tiempo determinado los que se contraten por tiempo cierto o para obras o servicios definidos.

Art. 46. Es personal interino el que se contrata para sustituir al personal fijo durante las ausencias de éste, procedentes de permisos, vacaciones, incapacidad laboral transitoria, excedencia especial y cualesquiera otras causas que obliguen a la Empresa a reservar la plaza al ausente.

Si el trabajador fijo ausente no se reintegrase en el plazo correspondiente, la Dirección de la Empresa podrá prescindir del trabajador interino, resolviendo el contrato en el momento correspondiente al término de la reserva del puesto, siempre que ello constase por escrito; en otro caso, el interino pasará a formar parte de la plantilla de la Empresa con carácter fijo, ocupando el último puesto de su grupo, especialidad o categoría profesional.

Art. 47. Son trabajadores eventuales aquellos admitidos para realizar una actividad excepcional o esporádica en la Empresa por plazo que no exceda de seis meses. Si al término de los seis meses no se hubieran cubierto las necesidades temporales para las cuales fué establecido el contrato eventual, podrá estipularse otro nuevo contrato con el mismo carácter de eventualidad por un período de duración máxima de tres meses. Si al término de este segundo período el trabajador continuase prestando sus servicios, adquirirá la condición de fijo de plantilla, con efectos desde el comienzo de los servicios.

En el caso de que el contrato de trabajo eventual fuera rescindido al finalizar la prórroga, no podrá admitirse otro trabajador eventual para ocupar el mismo puesto de trabajo hasta transcurrir tres meses.

Art. 48. Son trabajadores de temporada aquellos que se contratan para una época o estación determinada, con una duración variable, según las necesidades, que nunca será superior a siete meses.

No podrá ser nuevamente contratado un mismo empleado como personal de temporada antes de que transcurra un plazo no inferior a siete meses entre el término del contrato precedente y el comienzo del nuevo. Dicho plazo se reducirá a cinco

meses cuando el contrato precedente alcanzara una duración de siete meses.

La utilización de un mismo empleado con contrato de temporada de carácter sucesivo implicará su pase a la condición de fijo cuando la duración del contrato sea superior a siete meses.

Art. 49. El personal por tiempo determinado, interino, eventual y de temporada, terminará su relación laboral cuando se cumplan los supuestos contemplados en los artículos anteriores, sin que la Empresa ni los trabajadores tengan derecho, por ello, a indemnización alguna.

Art. 50. *Situación de los Tripulantes en plantilla*.—Los tripulantes en plantilla podrán encontrarse, básicamente, en alguna de las situaciones siguientes:

- En actividad.
- En comisión de servicio.
- Con licencia retribuida.
- Baja por enfermedad o accidente.
- En suspensión de actividad.
- Cese temporal en vuelo.
- Excedencia voluntaria.
- Excedencia forzosa.

Art. 51. *Tripulantes en situación de actividad*.—Se encontrarán en situación de actividad los Tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñen en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo o, en su caso, especialidad para la que han sido contratados.

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

Art. 52. *Comisión de servicio*.—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los Tripulantes de tareas no totalmente relacionadas con su función básica de Tripulante.

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

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

Art. 53. *Tripulantes con licencia retribuida*.—La Dirección concederá licencia retribuida a los Tripulantes que la soliciten, siempre que medien las causas siguientes y por el tiempo que se señala:

1) Tres días naturales ampliables a cinco.

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

b) Dos días naturales. Alumbramiento de esposa.

En el caso de que estas personas residieran fuera de la base, destacamento o residencia del Tripulante, esta licencia se ampliará a cuatro días naturales.

2) Diez días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

3) Un día natural por razón de boda de hijos, ampliable a tres si fuera en distinto lugar del de residencia habitual del Tripulante, destacamento o residencia.

Art. 54. *Excedencia voluntaria*.—Los Tripulantes con una antigüedad administrativa mínima de dos años podrán pasar a la situación de excedencia, sin derecho a retribución alguna.

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

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

No existirá para la Compañía obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se preste servicio, grupo laboral y especialidad, cuando la petición no tenga causa justificada, en la terminación o ampliación de estudios, exigencias familiares de carácter ineludible u otras análogas.

Los Tripulantes en situación de excedencia voluntaria deberán someterse a reentrenamiento y pruebas que determine la Dirección de Operaciones, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo.

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.

El resultado de la proporción expuesta se convertirá 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.

Art. 55. *Excedencia especial.*—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público o de la Organización Sindical, cubierto por elección o Decreto, que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

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

Art. 56. *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 permanecen en situación de actividad, siempre y cuando hayan efectuado el 50 por 100 de la media de las horas de la flota.

En caso de accidente en acto de servicio o enfermedad profesional no se verá afectado el Tripulante en cuanto a promoción se refiere.

Art. 57. *Suspensión de actividad.*—Es la situación en la que puede encontrarse un Tripulante cuando por haberse iniciado un expediente por la Autoridad Judicial o Gubernativa o por la Dirección de la Compañía hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Art. 58. *Edad de retiro.*—Será la fijada por el Organismo correspondiente de Aviación Civil.

CAPITULO VII

Límites de actividad y descansos

Art. 59. El límite máximo de horas de vuelo y de actividad aérea será el que para cada tipo de avión sea fijado por la Autoridad Aeronáutica, a la cual remitirá la Empresa la correspondiente propuesta para su revisión y conformidad, que figurará en el Manual Básico de Operaciones de la Compañía.

Art. 60. Respecto al tiempo de descanso establecido en el artículo 22 del presente Convenio, se tendrá como excepción atendiendo a las especiales características de la línea las operaciones a realizar desde Canarias a Europa, cuyo descanso máximo será de doce horas.

Esta excepción no incluye el vuelo Las Palmas/Moscú/Las Palmas.

Art. 61. *Descanso parcial en vuelo.*—El tiempo en el que un Tripulante, por existir tripulación reforzada queda relevado de toda función a bordo, disponiendo de ríto adecuado para el descanso. Este tiempo debe ser superior a dos horas.

Art. 62. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo en el que un Tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos. Para ser considerado como tiempo de descanso parcial, su duración deberá ser superior a dos horas de descanso efectivo, sin que el total llegue a cumplir el tiempo de descanso mínimo.

Art. 63. *Límites de actividad incrementada.*—Los descansos parciales, tanto en vuelo como en tierra se considerarán de actividad aérea y permitirán prolongar los límites de la misma en la mitad del tiempo de descanso disfrutado.

En la programación de un vuelo largo se podrán prolongar los límites de actividad aérea hasta un 75 por 100 del tiempo de descanso a que se refiere el párrafo anterior, siempre que su iniciación se produzca en la base o lugar donde se haya pernoctado, y anteriormente al vuelo, se haya tenido el descanso mínimo.

CAPITULO VIII

Retribuciones

Art. 64. El personal de vuelo será retribuido con devengos de carácter fijo, independientes de la actividad y con devengos variables en función de la misma, según anexos I y II.

Art. 65. Son conceptos de percepción fija los siguientes:

- Sueldo base.
- Antigüedad.
- Prima mínima por razón de viaje.
- Gratificación por compensación.
- Compensación por transporte.

Art. 66. *Sueldo base.*—Será el mismo para todos los Tripulantes que, perteneciendo al mismo grupo laboral, tengan la misma especialidad.

Se devengará 15 veces al año, de ellas, 12 en los meses naturales, dos en las pagas extraordinarias de julio y diciembre y una vez en la paga de cierre de ejercicio.

Art. 67. *Antigüedad.*—En concepto de antigüedad, los Tripulantes devengarán un 7,5 por 100 del sueldo base por cada tres años de servicio activo, en las mismas circunstancias en que se percibe dicho sueldo base.

Art. 68. *Prima mínima por razón de viaje.*—Constituye este concepto un anticipo sobre la que corresponda liquidar de acuerdo con la actividad de cada Tripulante. La prima mínima fijada en cuarenta horas se devengará cuando se perciba el sueldo base, en las cuantías establecidas en los cuadros que figuran en el anexo II de este Convenio.

Art. 69. *Gratificación por compensación.*—Bajo esta denominación y durante la vigencia de este Convenio, se establece una asignación que, actuando como complemento de las retribuciones fijas, garantiza el importe de los mínimos que venían rigiendo con anterioridad, y sustituye al coste de vida que no respondía a la naturaleza estadística del concepto.

La gratificación por compensación retribuye el concepto de vuelos nocturnos, imaginarias y retenes y cualesquiera otros que pudieran establecerse en el futuro por disposiciones oficiales.

El hecho de ser un complemento a las cantidades fijadas como mínimo mensual justifica que las cuantías de esta gratificación no guarden correlación con especialidades ni niveles.

El importe fijado para cada grupo y especialidad, de acuerdo con el nivel, se recoge en la tabla «B» del anexo I. Este concepto se percibirá 12 veces al año.

Art. 70. *Compensación por transporte.*—La Compañía abonará a cada Tripulante, en concepto de compensación de transporte y estacionamiento, la cantidad de 2.000 pesetas al mes, devengándose 11 veces al año.

Dicha cantidad compensará los trayectos base-aeropuerto y viceversa, ya que la locomoción necesaria para el desplazamiento aeropuerto-hotel-aeropuerto, fuera de base, será facilitada por la Compañía a cargo de ésta.

Art. 71. *Retribuciones variables.*—Son retribuciones variables:

- Prima por razón de viaje.
- Rodaje.
- Actividad laboral.
- Dietas.
- Ventas a bordo.

Art. 72. *Prima por razón de viaje.*—El concepto de esta retribución es el expresado en el artículo 69, si bien referido no sólo al importe mínimo establecido en cuarenta horas, sino al exceso realizado en el mes sobre dicha cantidad.

Art. 73. *Rodaje.*—En concepto de compensación por tiempo de rodaje, se sumará en cada vuelo diez minutos al tiempo real de «rueda a rueda», registrado en la etapa, comprendiendo dicha compensación el tiempo invertido en el rodaje efectuado tanto al despegue como al aterrizaje. La retribución fijada a este concepto se especifica en el anexo II.

Art. 74. *Actividad laboral.*—La actividad laboral, definida en el artículo 24, tendrá efectos retributivos cuando exceda de ciento noventa horas al mes. Tal exceso se abonará al Tripulante aplicando el precio fijado para este concepto en el anexo II.

A estos efectos, el retén se computará en un 50 por 100 del tiempo establecido para la imaginaria.

Art. 75. *Dietas.*—En territorio nacional, la Compañía reservará y/o pagará hoteles para el alojamiento de Tripulantes, en cuyo caso se percibirán las siguientes dietas:

Por una comida principal realizada fuera de la residencia habitual, 375 pesetas, y por las dos comidas, 750 pesetas. Son comidas principales el almuerzo y la cena.

En territorio extranjero la Compañía satisfará los siguientes importes:

	Dieta (dos comidas principales)	Alojamiento	Dieta completa
Alemania, Escandinavia, Austria, Suiza, Benelux	1.026	1.254	2.280
U.S.A.	1.254	Cargo Compañía	—
Resto	969	1.140	2.109

Para tener derecho a la percepción de dieta por almuerzo, el servicio deberá tener lugar en horas comprendidas entre las trece horas y las quince horas, y la cena, entre las veintiuna horas y las veintitrés horas locales.

Cuando el Tripulante se encuentre en comisión de servicio, entre las horas arriba citadas, la Compañía proporcionará la comida a bordo y abonará por cada comida principal media dieta de contacto. La cuantía de la dieta será para territorio nacional de 536 pesetas y en el extranjero 1.765 pesetas.

Art. 76. *Devengo de dietas.*—Se devengará dieta completa por dos comidas principales o una comida con pernocta.

Se devengará media dieta por una comida principal o pernocta.

Art. 77. *Régimen de destacamento.*—En los casos de destacamento fuera de la base de operaciones, los Tripulantes serán indemnizados con las percepciones que se especifican en el siguiente cuadro:

	Dieta alimenticia	Prima estancia	Ayuda gastos hotel	Hotel
1.º Tripulantes destacados	750	600	—	—
2.º Tripulantes destacados de servicio en base	750	600	350	—
3.º Tripulantes destacados de servicio fuera de base	750	600	—	Cargo Compañía.

Art. 78. *Régimen de residencia.*—En los casos de residencia fuera de la base de operaciones, de su contratación, los Tri-

pulantes serán indemnizados con las percepciones que se especifican en el cuadro siguiente:

	Dieta alimenticia	Prima estancia	Hotel
1.º Tripulantes residentes	637	510	—
2.º Tripulantes residentes de servicio fuera de su residencia	750	510	Cargo Compañía.

Art. 79. *Ventas a bordo.*—Como incentivo para los Auxiliares de vuelo, se distribuirá un porcentaje del importe de las ventas efectuadas a bordo, de acuerdo con las siguientes normas:

1.ª Se contabilizarán mensualmente y por flotas la recaudación de ventas.

2.ª Se distribuirá el incentivo, igual para todos los Auxiliares de vuelo de cada flota, que en conjunto suponga el 8 por 100 de la recaudación de su flota.

3.ª Además, el Sobrecargo percibirá un 2 por 100 de las ventas por él realizadas, imputándosele las deducciones o abonos por pérdida y errores.

Art. 80. *Cursos y comisiones de servicio.* El Tripulante, durante los cursos, comisiones de servicio o cualquier otra actividad que deba desarrollar por haber sido designado por la Compañía, percibirá los conceptos que le puedan corresponder, citados en el artículo 65.

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

Se consideran excluidos de estos beneficios, los Tripulantes de nuevo ingreso, durante los cursos iniciales de capacitación, hasta tanto sean destinados a flota por la Dirección de Operaciones; sus devengos se limitarán a los establecidos en el artículo 65, correspondientes a su nivel y especialidad.

Art. 81. *Vuelos de situación, regreso y pruebas.*—En los vuelos de situación y regreso, para tomar o dejar los servicios de vuelo asignados, los tripulantes percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán, en ningún caso, el cómputo mensual de horas de vuelo.

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

Art. 82. *Alojamiento.*—En el supuesto de que el Tripulante no desee utilizar el alojamiento facilitado por la Compañía, deberá ponerlo en conocimiento previo de la misma, sin derecho a compensación alguna por esta renuncia.

No obstante, si el aviso se ha producido con la antelación suficiente para anular la reserva, sin perjuicio económico para

la Compañía, ésta facilitará el transporte al domicilio del Tripulante, dentro de los límites de tarifa normal de taxi.

En este caso, si procede, tendrá que encontrarse en el hotel reservado a la hora fijada por el Comandante para desplazarse al Aeropuerto y estar en contacto con el Comandante o Delegación de la Compañía, por si hubiese alguna modificación sobre los horarios previstos.

Art. 83. *Retribución en vacaciones.*—Cuando el disfrute de vacaciones tenga lugar en un período ininterrumpido de treinta días, el Tripulante percibirá los conceptos de sueldo, antigüedad, prima por razón de viaje equivalente a cincuenta horas de vuelo que representa el 75 por 100 de promedio anual anterior; y gratificación por compensación.

En el supuesto de que las vacaciones fueran disfrutadas fraccionadamente en dos períodos, la fórmula de pago será la que resulte de sumar a las horas voladas por el tripulante en su período de actividad, la treintava parte de los conceptos del artículo 65, a excepción de la compensación por transporte que puedan corresponderle, multiplicado por el número de días de vacaciones disfrutadas en el mes. Al cómputo total así obtenido se le sumará el equivalente a cinco horas de vuelo, por el período de vacaciones.

El concepto de la compensación por transporte se abonará en uno sólo de estos dos períodos.

Art. 84. *Comidas a bordo.*—La Compañía facilitará a bordo comida para los Tripulantes con cargo a la Empresa. En caso de ser necesario efectuar la comida en tierra, no deberá acumularse retraso por este hecho en los horarios previstos.

Art. 85. *Enfermedad fuera de la base y/o en el extranjero.*—Siempre que el Tripulante se encuentre realizando un servicio fuera de su residencia habitual, la Compañía se hará cargo de los gastos producidos por asistencia, hospitalización, intervenciones quirúrgicas, etc. Se exceptúa el caso de que, por estar comprendidos en el Régimen de Seguridad Social, se hubiese efectuado el traslado temporal de la cartilla médica (asistencia a desplazados).

CAPÍTULO IX

Atenciones sociales

Art. 86. La Compañía, con objeto de obtener mejoras en la acción protectora del Régimen de la Seguridad Social, ha establecido otras prestaciones adicionales, que incrementan los beneficios de la Seguridad Social obligatoria, a través del Mon-

tepio de Previsión Social «Lorsto». A efectos exclusivos de Seguridad Social complementaria, la tabla salarial será idéntica en número de niveles e importes a los que rijan para su personal de Vuelo en la Compañía «Iberia».

1. Fondo Social de Vuelo.—Se establece por este Convenio que el reparto de la cotización será al 50 por 100 Empresa y trabajador.

2. Incapacidad para el Vuelo (Fondo «B»).—El reparto de la cotización de este Fondo es al 50 por 100 Empresa y trabajador.

4. Concierto Colectivo.—El reparto de la cotización será dos tercios el trabajador y un tercio la Empresa.

Art. 87. Existe un Reglamento del Fondo Social de Vuelo y un extracto del Concierto Colectivo donde se especifican las prestaciones otorgadas y las condiciones generales.

Art. 88. La Compañía accede a realizar un estudio para determinar la posibilidad de aplicar un procedimiento para complementar lo indicado en los artículos 86 y 87, en materia de cese de vuelo y pase a escala pasiva.

Art. 89. *Vestuario*.—El sistema implantado es el siguiente:

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

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

Art. 90. *Billetes gratuitos*.—En materia de billetes gratuitos y con descuento, y en función del tiempo de permanencia en la Compañía, se estará a lo dispuesto a continuación, en tanto subsistan los acuerdos establecidos con «Iberia».

A los seis meses de estar en plantilla:

— Billetes con descuento del 50 por 100 tanto en la red de «Iberia» como de «AVIACO», con carácter ilimitado y con reserva.

— Por óbito, un trayecto de ida y otro de vuelta al aeropuerto más próximo al lugar de desenlace.

— Nupcial, cuatro trayectos 100 por 100 con reserva, impuestos cargo de los interesados, tanto por «AVIACO» como por «Iberia», siempre que no sean trayectos transatlánticos.

— Una vez al año, cuatro trayectos 100 por 100 sujetos a espacio por ambas redes, con impuestos a cargo de los interesados. Este tipo de billete tiene restricción en los meses de julio y agosto.

La permanencia de dos años sin utilizar estos descuentos permite que al tercero, con las mismas restricciones e impuestos, sea concedido con reserva de plaza.

A los doce meses de estar en plantilla:

— 90 por 100 sujeto a espacio, con carácter ilimitado y en ambas redes.

A los tres años:

— Los cuatro trayectos de vacaciones F/2 (solicitados todos los años) F/I (solicitados cada tres años), podrán ser utilizados para viajes transatlánticos.

Art. 91. Los beneficios establecidos en los párrafos anteriores, se extenderán a familiares en primer grado que además dependan económicamente del trabajador y habiten con él, a excepción del descuento del 90 por 100 sujeto a espacio.

Art. 92. No será preciso tener que disfrutar las vacaciones anuales para tener derecho a estos beneficios, como tampoco será condición indispensable ni necesaria que tenga que viajar el trabajador cuando los que desean hacerlo sean sus beneficiarios.

Art. 93. Los trabajadores jubilados y las viudas y beneficiarios menores de veintinueve años, solteros o cualquiera que fuera su edad, si se encuentran incapacitados para todo trabajo, mientras consten y figuren como pensionistas y reciban la pensión como consecuencia directa del trabajo en «AVIACO», serán considerados como en activo a efectos de concesión de billetes gratuitos o con el abono del 50 por 100 de su importe.

Art. 94. Los billetes gratuitos o con descuento obtenidos por los trabajadores o beneficiarios, tendrán un periodo de validez para iniciar el recorrido no superior a dos meses desde la fecha de su concesión.

Art. 95. La Dirección Gerencia tomará medidas disciplinarias ejemplares contra todas las irregularidades que se cometan en materia de billetes gratuitos, tanto si se cometen por el usuario del billete como de algún otro trabajador que le secunde, sancionándose en todos los casos con la percepción total del importe del mismo o inhabilitando al trabajador por tiempo fijo o ilimitado para la concesión de estos billetes gratuitos o con descuento, sin perjuicio de las sanciones reglamentarias que pudieran corresponderle.

Art. 96. Las concesiones que se citan se entienden que son exclusivamente en la red de «AVIACO» e «Iberia» y con aquellas Compañías que se pudieran establecer acuerdos directamente o a través de «Iberia».

Art. 97. La Compañía se reserva el derecho de poder comprobar en cualquier momento la identidad de los usuarios de los billetes concedidos por el régimen establecido en este capítulo.

Art. 98. En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará un billete FREE I para los familiares de primer grado o aquellos por los que el trabajador perciba plus familiar y una empleada de hogar o similar, incluida en el Montepío del Servicio Doméstico.

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

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Los efectos económicos que se derivan de la aplicación del presente Convenio se retrotraerán a la fecha de 1 de enero de 1975, a excepción del concepto de dietas en todas sus modalidades, cuya entrada en vigor será en 1 de abril de 1975.

La liquidación de dichos efectos retroactivos se efectuará en un plazo máximo de dos meses, a contar del momento de la homologación por la Autoridad competente.

Segunda.—Con fecha 1 de abril de 1976 será de aplicación el índice de coste de vida publicado por el Instituto Nacional de Estadística, correspondiente para todo el año de 1975, a los conceptos siguientes:

Sueldo, antigüedad, prima mínima por razón de viaje, gratificación por compensación y compensación por transporte, incluyendo el resultado en el concepto llamado coste de vida, que se percibirá catorce veces al año.

Será de aplicación el citado índice de coste de vida, sobre los importes de dietas, a excepción de la denominada de contacto, tanto en territorio nacional como extranjero.

ANEXO I

TABLA «A»
Salarios base

	Niveles						
	1 Pesetas mes	2 Pesetas mes	3 Pesetas mes	4 Pesetas mes	5 Pesetas mes	6 Pesetas mes	7 Pesetas mes
<i>Grupo 1</i>							
Pilotos:							
Primer Piloto	22.300	22.300	22.300	22.300	22.300	22.300	22.300
Segundo Piloto	18.955	18.955	18.955	18.955	18.955	18.955	18.955
<i>Grupo 2</i>							
Oficiales Técnicos	17.840	17.840	17.840	17.840	17.840	17.840	17.840
<i>Grupo 3</i>							
Auxiliares de vuelo	8.920	8.920	8.920	8.920	8.920	8.920	8.920

TABLA «B»

Gratificación por compensación

	Niveles						
	1 Pesetas mes	2 Pesetas mes	3 Pesetas mes	4 Pesetas mes	5 Pesetas mes	6 Pesetas mes	7 Pesetas mes
<i>Grupo 1</i>							
Pilotos:							
Primer Piloto	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Segundo Piloto	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
<i>Grupo 2</i>							
Oficiales Técnicos	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
<i>Grupo 3</i>							
Auxiliares de vuelo	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000

ANEXO II

TABLA «C»

	Niveles						
	1 Pesetas mes	2 Pesetas mes	3 Pesetas mes	4 Pesetas mes	5 Pesetas mes	6 Pesetas mes	7 Pesetas mes
<i>Grupo 1</i>							
Primer Piloto:							
Prima mínima mensual (40 horas)	61.200	58.080	55.000	51.680	44.680	38.040	35.480
Prima por hora desde las 41 hasta las 85, ambas inclusive	1.530	1.452	1.375	1.292	1.117	951	887
Prima por hora desde las 86, inclusive	1.712	1.638	1.564	1.400	1.416	1.342	1.268
Rodaje (por vuelo)	255	242	229	216	136	158	147
Transporte + estacionamiento (fijo mensual)	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Laborables desde 190 horas hasta 209 horas	612	581	550	517	447	395	373
Laborables a partir de las 209 horas	765	726	688	646	558	496	469

	Niveles						
	1 Pesetas mes	2 Pesetas mes	3 Pesetas mes	4 Pesetas mes	5 Pesetas mes	6 Pesetas mes	7 Pesetas mes
Segundos Pilotos:							
Prima mínima mensual (40 horas)	45.880	43.560	41.200	38.880	34.520	31.200	28.960
Prima por hora desde las 41 hasta la 85, ambas inclusive	1.147	1.089	1.030	972	863	780	724
Prima por hora desde la 86, inclusive	1.284	1.228	1.173	1.117	1.062	1.006	951
Rodaje (por vuelo)	191	182	172	162	144	130	120
Transporte + estacionamiento (fijo mensual)	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Laborables desde las 190 horas hasta 209 horas	459	436	412	389	345	312	290
Laborables a partir de 209 horas	573	544	515	486	431	390	362
Grupo 2							
Oficial Técnico:							
Prima mínima mensual (40 horas)	40.360	38.320	36.240	34.200	31.200	28.960	26.760
Prima por hora desde las 41 hasta las 85, ambas inclusive	1.009	958	906	855	780	724	669
Prima por hora, desde la 86, inclusive	1.130	1.092	1.042	993	944	885	837
Rodaje (por vuelo)	168	160	151	142	130	120	111
Transporte + estacionamiento (fijo mensual)	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Laborables desde 190 horas hasta 209 horas	404	383	362	342	312	290	268
Laborables a partir de 209 horas	504	479	453	427	390	362	334
Grupo 3							
Auxiliar de Vuelo:							
Prima mínima mensual (40 horas)	20.440	19.400	18.280	17.320	14.880	13.400	12.480
Prima por hora desde las 41 hasta las 85, ambas inclusive	511	485	457	433	372	335	312
Prima por hora desde las 86, inclusive	564	540	516	492	467	443	419
Rodaje (por vuelo)	85	81	76	72	62	56	52
Transporte + estacionamiento (fijo mensual)	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Laborables desde las 190 horas hasta las 209 horas	204	194	183	173	149	134	125
Laborables a partir de 209 horas	255	242	228	216	186	167	156

ANEXO III

Sistema de puntuación para vacaciones

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

MINISTERIO DE INDUSTRIA

8972

ORDEN de 12 de marzo de 1975 por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por el Tribunal Supremo en el recurso contencioso-administrativo número 302.632, promovido por «Laboratorios Made, S. A.», contra resolución de este Ministerio de 10 de julio de 1968.

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 302.632, interpuesto ante el Tribunal Supremo por «Labora-

torios Made, S. A.», contra resolución de este Ministerio de 10 de julio de 1968, se ha dictado con fecha 28 de noviembre de 1974 sentencia, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Fallamos: Que con estimación total del presente recurso contencioso-administrativo número trescientos dos mil seiscientos treinta y dos de mil novecientos setenta y cuatro, interpuesto por el Procurador de los Tribunales don Adolfo Morales Vilanova, en nombre y representación de «Laboratorios Made, Sociedad Anónima», contra acuerdo del Registro de la Propiedad Industrial de diez de julio de mil novecientos sesenta y ocho, que resolvió el recurso de reposición interpuesto contra la concesión de la marca número cuatrocientos setenta y un mil ciento veintinueve, denominada «Madelax», cuyo recurso fué estimado-