

13454

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se dicta Laudo de obligado cumplimiento para la actividad de Doblaje y Sincronización de ámbito interprovincial.

Visto el expediente de Conflicto Colectivo instado por don Alfonso Pino Zurro y nueve más, todos miembros de la Comisión Deliberadora del Convenio Colectivo Interprovincial de Doblaje y Sincronización, y .

Resultando que en el citado escrito se alega en esencia: 1.º Que tras varias jornadas de negociación con los representantes de la Asociación Empresarial de Doblaje y Sonorización de Películas (AEDYS), se llegó a un acuerdo el día 22 de enero del corriente año, levantándose acta-texto del Convenio Colectivo que habría de regir las relaciones laborales entre Empresas y trabajadores, quedando para el siguiente día 25 de los mismos mes y año la firma del texto definitivo. pero tal día, a pesar de ratificarse dos de los firmantes, el resto no admitió lo firmado por sus compañeros, levantándose la sesión sin acuerdo, si bien se envió para su homologación el texto-acta aludido, siendo la determinación de los trabajadores que se mantengan los puntos contenidos en el acta de 22 de enero, especialmente en lo referente a la consideración de los sábados como festivos y consiguiente reducción de jornada de ocho a quince horas de lunes a viernes, ambos inclusive;

Resultando que citadas las partes de comparecencia ante la Dirección General de Trabajo, se celebró, en ella, reunión el 22, siendo continuada el 26 de febrero, sin conseguirse avenencia en los puntos principalmente discutidos que se referían a la posible transacción entre la no conceptualización de los sábados como festivos a cambio de una compensación;

Resultando que en la tramitación de este expediente se han observado las prescripciones legales y reglamentarias.

Considerando que la competencia de esta Dirección General viene determinada por el Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, artículo 25-b) y 26.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general aplicación,

Esta Dirección General resuelve dictar Laudo de obligado cumplimiento para las Empresas de «Doblaje y Sincronización» y sus trabajadores en los siguientes términos:

Primero.—Artículo 1. El presente Laudo regulará las relaciones laborales en las Empresas de «Doblaje y Sincronización», tanto existentes como que se establezcan en el futuro, cuyos centros de trabajo se encuentren en las provincias afectadas por el mismo.

Art. 2. Las disposiciones de este Laudo serán de aplicación obligatoria en las provincias de Madrid y Barcelona, así como en las que posteriormente se adhieran al mismo.

Art. 3. Se regirá por este Laudo el personal empleado en las Empresas de «Doblaje y Sincronización» encuadrado en algunos de los grupos profesionales de Técnicos, Administrativos, Especialistas y no cualificados.

Art. 4. El presente Laudo entrará en vigor el día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» pero sus efectos económicos se retrotraerán al 1 de enero de 1979.

Art. 5. Los salarios mensuales establecidos serán incrementados con el 13 por 100 (trece por ciento) de la masa salarial bruta de cada Empresa y para las distintas categorías de los trabajadores de «Doblaje y Sincronización».

Art. 6. Transcurridos los primeros seis meses del año 1979, si el índice de precios al consumo supera el 8,5 por 100 al mes de diciembre de 1978, el aumento salarial establecido en el presente Laudo se revisará en la forma y cuantía en que el Gobierno revise el criterio de referencia establecido en el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre, conforme a lo dispuesto en el artículo tercero del mismo.

Art. 7. Los gastos de comida se establecen en 350 pesetas (trescientas cincuenta pesetas).

Art. 8. Se fija la jornada laboral en treinta y nueve horas semanales, a razón de seis y media de lunes a sábado, ambos inclusive pero debiendo, en todo caso, respetarse las condiciones existentes, o que puedan convenirse en el seno de cada Empresa sobre horarios y descanso de los sábados.

Art. 9. Las vacaciones anuales se realizarán entre los meses de julio agosto y septiembre, salvo que mediara justa causa para su disfrute en mes distinto.

Art. 10. Lo dispuesto en este Laudo no altera las condiciones más beneficiosas que los trabajadores pudieran disfrutar en determinadas Empresas, las cuales habrán de respetarse «ad personam».

Segundo.—En lo no modificado por el presente Laudo se estará a lo dispuesto en la Reglamentación de Trabajo para la Industria Cinematográfica, de 31 de diciembre de 1948, y en anteriores Convenios y normas de obligado cumplimiento, de ámbito interprovincial, reguladores de la actividad de Doblaje y Sincronización.

Tercero.—Disponer la publicación del presente Laudo en el «Boletín Oficial del Estado», advirtiéndose a las partes afectadas que contra el mismo puede interponerse recurso de alzada ante el excelentísimo señor Ministro de Trabajo, en el plazo de quince días hábiles y en las condiciones previstas en el artículo 122 de la Ley de Procedimiento Administrativo de 17 de julio

de 1958 y el artículo 26 del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sin perjuicio de su ejecutividad inmediata.

Madrid, 8 de mayo de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

13455

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

Visto el I Convenio Colectivo Interprovincial suscrito por la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y sus tripulantes técnicos en fecha 31 de marzo de 1979.

Resultando que con fecha 18 de abril de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al I Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y sus tripulantes técnicos, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio fue firmado el 31 de marzo de 1979 por las partes negociadoras, con vigencia de 1 de enero a 31 de diciembre de 1979.

Resultando que con fecha 24 de abril de 1979 se recibe un escrito de la dirección general de «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.» por el que comunica que simultáneamente continúan desarrollándose las deliberaciones del Convenio Colectivo de Auxiliares de Vuelo.

Considerando que por tratarse de una Empresa privada que no alcanza en su ámbito de aplicación a una plantilla superior a 500 trabajadores, procede su homologación sin ulterior trámite, con la advertencia, en su caso, de los efectos que determina el Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, sobre política salarial y empleo, en sus artículos quinto, 2, en relación con el sexto y séptimo.

Considerando que esta Dirección General es competente para resolver lo acordado por las partes en el Convenio Colectivo en orden a su homologación, así como, en su caso, disponer su inscripción en el Registro de la misma y publicación a tenor del artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974.

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

Considerando que el Convenio objeto de este expediente se ajusta a los criterios salariales contenidos en el Real Decreto-ley 49/1978 de 26 de diciembre, y como no se observa en sus cláusulas contravención alguna a disposiciones de derecho necesario, procede su homologación, con la advertencia prevista en el artículo quinto, 3, del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre cuya vigencia mantiene el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre.

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

1. Homologar el I Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, S. A.», y sus tripulantes técnicos, haciéndoles saber de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el párrafo tercero del artículo quinto del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

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

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

Madrid, 9 de mayo de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del I Convenio Colectivo Interprovincial para la Empresa «Transeuropa, Compañía de Aviación, Sociedad Anónima», y sus tripulantes técnicos.

CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL PARA LA EMPRESA «TRANSEUROPA, COMPAÑIA DE AVIACION, S. A.», Y SUS TRIPULANTES TECNICOS

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

Art. 2.º *Ambito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal técnico de vuelo fijos en la plantilla de «Transeuropa», encuadrados en los grupos de Pilotos y Oficiales técnicos de vuelo, en las situaciones contempladas en el presente Convenio.

El personal que haya cesado o cese en el futuro en el servicio activo de vuelo se regirá por lo expresamente regulado en el anexo II del presente Convenio. Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios en vuelos, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo o Convenios Colectivos.

b) El personal contratado al amparo de las Ordenes del Ministerio de Trabajo de 9 de agosto de 1960 y 18 de junio de 1973 para prestar servicios como tripulantes en prácticas.

c) El que no está contratado como fijo.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 7.º *Comisión de Interpretación.*—Con el fin de agilizar la aplicación y efectividad del Convenio y, en su caso, preparar los estudios necesarios antes de elevarse a la autoridad laboral, funcionará en el seno de la Compañía una Comisión de Interpretación, compuesta por igual número de representantes de la Compañía y de los tripulantes técnicos, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

La representación de los tripulantes técnicos estará integrada por un Primer Piloto en funciones de Comandante, un Segundo Piloto y un Mecánico de vuelo, de entre los miembros de la Comisión Negociadora de este Convenio.

Los representantes de la Compañía estarán nombrados libremente por ésta.

Esta Comisión ejercerá las funciones de interpretación del Convenio durante la vigencia del mismo.

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

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

Art. 9.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 alterar la composición de las tripulaciones técnicas, la Compañía, con respecto sólo a los tripulantes técnicos que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio figuren en la plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo preferentemente de análoga o superior condición en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada

tripulante, sin perjuicio de que el tripulante pueda optar por un puesto de trabajo en tierra.

Asimismo, la Compañía les garantiza los emolumentos fijos alcanzados en sus niveles a los tripulantes técnicos que no pudieran superar las pruebas exigidas para su transformación.

En el caso de que fuera necesaria hacer esta transformación, se estudiará el procedimiento a seguir, conjuntamente por la Empresa y la representación sindical.

Art. 10. *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad superior o inferior a las que los tripulantes aceptan realizar o conlleve un cambio de situación económica según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 11. *Dedicación y títulos.*—Los tripulantes técnicos se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía y a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que les correspondan por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que se establezcan, así como los controles e inspecciones que determinen.

La Compañía se compromete a facilitar a los tripulantes técnicos los medios necesarios para mantener actualizados los títulos, las licencias, calificaciones y demás documentos necesarios para el normal desempeño de sus funciones y a mantener el control de las fechas de vencimiento de los mismos, avisando previamente a los interesados.

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

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

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

Art. 12. *Otras ocupaciones.*—Los tripulantes técnicos no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aérea retribuida sin expresa autorización de la Empresa.

Tampoco podrán efectuar vuelos deportivos u otros similares que puedan eventualmente incrementar la fatiga de vuelo, entendiéndose que para ello deberá mediar un descanso entre la supuesta actividad deportiva y la profesional mínimo de diez horas.

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

Art. 13. *Servicios a terceros.*—Los tripulantes técnicos de la Compañía podrán realizar los servicios en aviones y trayectos de otras Compañías, de conformidad con las condiciones que se determinen en cada caso, por acuerdo de la Compañía y los representantes de los tripulantes técnicos, previa autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil, y siempre que se presten tales servicios por una tripulación técnica completa de «Transeuropa».

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

Art. 14. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*—Para que las operaciones de vuelo de «Transeuropa» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes técnicos y la Compañía 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 Operación, de Ruta y Aviación. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes o instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía o por sus representantes.

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

CAPITULO III

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 15. *Alcance de las definiciones.*—Con el fin de desarrollar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y salvar lagunas o problemas de interpretación que pudieran

suscitarse en el ámbito laboral, se desarrollan en este capítulo las definiciones de los distintos tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan a bordo.

Art. 16. *Tripulante técnico*.—Tripulante en posesión de título, licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 17. *Tripulación*.—Conjunto de tripulantes técnicos y auxiliares, nombrados expresamente por la Dirección de «Transeuropa» para la realización de servicios en vuelo.

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

Art. 18. *Piloto*.—Tripulante técnico en posesión del título, licencia y calificaciones que le acredite como tal y que, según las calificaciones extendidas por la Autoridad aeronáutica, deberá efectuar las funciones de pilotaje que «Transeuropa» le asigne.

Art. 19. *Primer Piloto*.—Piloto en posesión del título, licencia y calificaciones correspondientes que le acreditan como tal, y encuadrado en el grupo laboral y especialidad adecuado, a quien «Transeuropa» ha calificado de apto para el desempeño de cualquier función de pilotaje a bordo de sus aeronaves.

Art. 20. *Segundo Piloto*.—Piloto en posesión del título, licencia y calificaciones correspondientes que le acredita como tal, y encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente, a quien «Transeuropa» ha calificado apto para el desempeño de cualquier función de Copiloto a bordo de sus aeronaves, auxiliando al Comandante y sustituyéndole en caso de ausencia o incapacidad.

Art. 21. *Oficial técnico (Mecánico de vuelo)*.—Es el Oficial técnico que se halla en posesión del título, licencia y calificaciones correspondientes que le acreditan como tal y encuadrado en el grupo laboral y especialidad correspondiente para desempeñar funciones específicas con arreglo a las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica.

SECCION SEGUNDA.—FUNCIONES

Art. 22. *Comandante*.—Piloto en posesión de título, licencia y calificaciones correspondientes al tipo de aeronave utilizada y a quien designa libre y expresamente la Dirección de «Transeuropa» para ejercer el mando.

Art. 23. *Copiloto*.—Piloto distinto del Comandante, que auxilia a éste en las funciones de pilotaje y le sustituye en el mando en caso de ausencia o incapacidad.

Art. 24. *Oficial técnico (Mecánico de vuelo)*.—Tripulante técnico en posesión del título correspondiente que le acredita como tal y que, según las calificaciones extendidas por la autoridad aeronáutica, deberá desempeñar las funciones específicas en el mismo, siendo su misión fundamental a bordo la operación y vigilancia de la célula, planta matriz y sistemas de la aeronave, así como la realización de los cálculos precisos para el vuelo, registro de anotaciones y confección de partes técnicas, así como las inspecciones de prevuelo que establezcan los manuales de vuelo de cada avión.

SECCION TERCERA.—CLASIFICACIONES

Art. 25. *Clasificación económico profesional*.—Con objeto de adecuar la clasificación económico-profesional de los tripulantes por especialidades, grupos y niveles, se establecen las siguientes clasificaciones a efectos solamente económico-administrativos.

1. Primeros Pilotos:

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

2. Segundos Pilotos:

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

3. Oficial técnico (Mecánico de vuelo):

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

Nivel 6.
Nivel 7.

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

Art. 26. *Clasificación técnica*.—Los tripulantes técnicos se clasifican, a estos efectos, en los grupos y especialidades siguientes:

Grupo 1.º Pilotos con las especialidades de primeros y segundos.

Grupo 2.º Oficiales técnicos (Mecánicos de vuelo).

Art. 27. *Escalafón técnico*.—La Compañía confeccionará anualmente los escalafones técnicos de los tripulantes, ordenando a éstos por grupos y especialidades. El orden de cada tripulante en el escalafón vendrá determinado por la fecha de alta en la respectiva especialidad, dentro del grupo del que se trate. En caso de igualdad, se colocará en primer lugar al que tenga mayor antigüedad en la Compañía, y si ésta fuera la misma, al de mayor edad.

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

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

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

Art. 28. *Antigüedad técnica*.—Para primeros Pilotos se considera antigüedad técnica la fecha en que un Piloto, con contrato en vigor en «Transeuropa», realiza el primer vuelo de su especialidad solo, sin asistencia a bordo de Inspectores o Instructores en función de tal.

Para segundos Pilotos y Mecánicos de vuelo, la antigüedad técnica será la computada desde la fecha de su primera calificación obtenida en la Compañía. En caso de coincidencia de fecha, calificaciones y aptitudes, la prioridad quedará definida por la hora, la antigüedad administrativa y edad.

Art. 29. *Antigüedad administrativa*.—Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a estos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de «Transeuropa» y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

Art. 30. *Grupos y especialidades*.—Se considera grupo cada una de las dos calificaciones definidas en este capítulo, es decir: Pilotos y Oficiales técnicos (Mecánicos de vuelo).

CAPITULO IV

Ingreso, promoción, progresión

Art. 31. *Admisión*.—La admisión del personal de vuelo de la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos 32, 33 y 40.

Art. 32. *Condiciones y pruebas de ingreso*.—Las condiciones que deberán reunir los tripulantes para ingresar en la plantilla de «Transeuropa» serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas psicológicas, médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar junto a las restantes normas legales vigentes a cumplir.

El ingreso en la Compañía para Pilotos y Mecánicos de vuelo se llevará a cabo por el último nivel de su grupo.

Excepcionalmente, a instancias razonadas de la Compañía y conocidas las necesidades de la Empresa y previa acreditación por parte del tripulante que fuere objeto de ingreso, de su aptitud técnica, de cuya circunstancia deberá informarse obligatoriamente a la representación sindical del personal técnico de vuelo, la cual emitirá informe preceptivo sobre la adecuación o no de dicho ingreso, podrá ingresarse en una especialidad y/o nivel superior al establecido en este artículo.

Si la Empresa necesitase primeros Pilotos y ninguno de los segundos Pilotos que estuviesen en plantilla reuniesen las condiciones requeridas, ésta podrá contratar primeros Pilotos con experiencia notablemente superior y adquirida en otras Empresas.

Art. 33. *Preferencias para el ingreso y provisión de vacantes*.

1) En el supuesto de cubrir alguna vacantes en los términos previstos en el artículo 32, el personal fijo de «Transeuropa» perteneciente a otra especialidad, grupo o categoría tendrá preferencia para ocupar las plazas vacantes, siempre que no tuviesen nota desfavorable en su expediente, sometándose a las mismas pruebas y requisitos que se exigirán al personal del exterior de la Empresa.

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

3) Asimismo tendrán preferencia en las condiciones citadas anteriormente quienes hubiesen desempeñado funciones anteriormente en la Empresa, en igual puesto de trabajo de la vacante a cubrir, con carácter eventual, interino, con contrato de temporada o duración determinada y no tuviesen nota desfavorable en su expediente.

4) También tendrán derecho preferente de ingreso en las mismas condiciones los hijos, cónyuges y ascendientes en primer grado de los trabajadores, ya estén éstos en activo, fallecidos, jubilados o pensionistas.

5) Caso de que, atendidas las circunstancias previstas anteriormente, no se pudiera ocupar la plaza, se contrataría a la persona del exterior de la Empresa que en esos mismos exámenes y pruebas tuviera la mejor capacitación a juicio de la Dirección.

6) Caso de concurrir varios aspirantes a una misma plaza, y siempre salvando el principio de igualdad de capacitación demostrada, se decidirá la concesión de la plaza por el mismo orden que el desarrollo en este artículo.

Art. 34. *Promoción.*—La promoción de los tripulantes técnicos podrá darse por el cambio de nivel, en todos los grupos laborales, y por el cambio de especialidad únicamente entre los Pilotos.

En el artículo 42 se establecen las condiciones y requisitos para la opción de los Mecánicos de vuelo al cambio de grupo de segundos Pilotos.

Art. 35. *Progresión.*—La progresión que entraña el paso de un avión a otro dentro de cada especialidad o grupo laboral se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para ello y que no tengan acordado con la Compañía ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante un período 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 se establecen en el artículo 27.

Las pruebas de progresión se darán a conocer a la representación de los tripulantes con una antelación de diez días, como mínimo, a la fecha de su publicación.

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

Es condición para que la progresión se materialice, el que los tripulantes técnicos puedan permanecer en la nueva flota un mínimo de tres años antes de pasar a la situación de retiro forzoso. En los casos de retiro voluntario el tripulante se comprometerá a una permanencia mínima de dos años.

Art. 36. *Renuncia a la progresión.*—Si un tripulante renuncia voluntariamente y, por escrito a progresar, permanece como consecuencia de ello en el tipo de avión en que estaba, deberá continuar en el mismo al menos dieciocho meses desde la fecha de la renuncia.

Art. 37. *Cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el Tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

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

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

En caso contrario, se entenderá cumplido este requisito en la fecha en que el tripulante complete el número de horas que le faltan.

3) Superar 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 las pruebas o inspecciones de comprobación periódica de aptitudes requeridas.

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

Art. 38. *Cambio de nivel diferido.*—Cuando a un tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados 1) y 2) del artículo 37, le quede diferida su promoción por no cumplir los exigidos en el apartado 3) del mismo artículo, le quedará diferida aquélla al doble del tiempo exigido para la promoción normal o hasta que, alternativamente, haya superado durante dicho período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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.

Art. 39. *Pérdida de capacidad.*—Cuando un primer Piloto pierda la capacidad para ejercer como tal, sin perder la necesaria para ejercer funciones de pilotaje o alguna de las propias de Oficial Técnico de Vuelo, a petición propia podrá permanecer en la plantilla de su grupo en el nivel alcanzado, manteniendo los mismos haberes, salvo que éstos fueran superados por los que le correspondiesen por la función que desempeña de segundo Piloto o de Oficial Técnico de Vuelo, en las condiciones establecidas en este Convenio.

Cuando un segundo Piloto pierda la capacidad para ejercer como Copiloto, sin perder alguna de las propias de Oficial Técnico de Vuelo, a petición propia podrá 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 por la función que desempeña de Oficial Técnico de Vuelo.

Art. 40. *Cambio de especialidad.*—Ampliado lo contemplado en el artículo 33, el pase de un Piloto de una especialidad a otra, se producirá por libre designación de la Compañía, entre todos los que reúnan los requisitos determinados por ésta. Se respetará la antigüedad técnica, en cuanto a su orden de prelación, entre todos los que hubieran superado las pruebas.

El Piloto así promocionado pasará al nivel 7 de primeros Pilotos y ocupará el último puesto del escalafón técnico de la nueva especialidad con el número de orden que le corresponda.

El nivel de retribución será el correspondiente a su nueva clasificación, sin perder los derechos económicos que le eran propios en la escala de niveles de segundos pilotos de la que procede, percibiendo en cualquier caso sus haberes económicos de acuerdo con aquella que más le beneficie.

Si el segundo Piloto no logra la promoción a la especialidad superior, permanecerá en la propia y continuará su promoción normal en la misma, no considerándose la referida prueba a los efectos del apartado 3) del artículo 37.

Art. 41. *Consideración a grado superior.*—La Compañía en uso de sus facultades y a propuesta de la dirección de operaciones, previo informe preceptivo y afirmativo de la representación sindical, podrá dar la consideración a grado superior dentro de su grupo a los segundos Pilotos y Mecánicos de vuelo de alta experiencia que considere oportunos, con los efectos económicos que correspondan.

Los cargos de libre designación quedan exentos de lo previsto en este artículo.

Art. 42. *Opción de los Oficiales Técnicos a cambio de grupo.*—Ampliando lo contemplado en el artículo 34, los Mecánicos de vuelo que reúnan los requisitos necesarios y superen los mínimos establecidos por la Compañía al efecto, tendrán opción a realizar los cursos para cambio al grupo de segundos Pilotos.

Esta opción se basará en la antigüedad técnica, aun cuando el llamamiento de dichos tripulantes para tener acceso a los cursos se haga libremente por la Compañía y de acuerdo con las necesidades del servicio.

Se respetará la antigüedad técnica, en cuanto a orden de prelación, entre todos los que hubieran superado las pruebas.

El Mecánico de vuelo, promocionado al grupo de segundos Pilotos, pasará al nivel 7 de este grupo y ocupará el último puesto del escalafón técnico del mismo con el número de orden que le corresponda.

Los tripulantes técnicos que así resulten promocionados, quedarán sometidos a un período de prueba de seis meses en el nuevo grupo. De no superar tal período de prueba, el tripulante volverá al grupo de procedencia, donde ascenderá normalmente y su no aptitud carecerá de consecuencias a los efectos del apartado 3) del artículo 37 de este Convenio.

Durante el período de prueba, el tripulante percibirá los haberes que correspondan por el trabajo que realiza en la categoría superior. Esta diferencia se consolidará al superar el período de prueba, dejando de percibirla en caso contrario.

Art. 43. *Programaciones.*—La representación sindical de los tripulantes técnicos, por mediación de la Jefatura de Flota, participará aportando sugerencias e iniciativas que puedan ser de interés para la mejor resolución de problemas operativos específicos de la flota y que revistan interés por estar relacionados con la seguridad, regularidad y economía de la operación y con la utilización óptima de las tripulaciones.

CAPITULO V

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

Art. 44. *Vinculaciones.*—Los tripulantes, según su permanencia al servicio de la Empresa, pueden ser fijos, contratados por tiempo determinado, interinos, eventuales o de temporada.

Art. 45. *Fijos.*—Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

Art. 46. *Contratados por tiempo determinado.*—Son aquellos que formalizan contrato para la realización de obras o prestación de servicios determinados o por un plazo cierto.

Art. 47. *Interinos.*—Son aquellos tripulantes que se contratan para sustituir a personal fijo durante la ausencia de éste, sea cualquiera la causa determinante de tal ausencia, siempre que conlleve para la Empresa la obligación de reservar plaza al ausente.

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

Art. 48. *Eventuales.*—Son los admitidos para realizar una actividad excepcional o esporádica en la Empresa.

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

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

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

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

Art. 49. *Temporeros*.—Son los tripulantes contratados para época o estación determinada. La duración del contrato se adaptará a las necesidades sin que pueda exceder de siete meses.

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

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

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

Art. 50. *Finalización del contrato*.—Los tripulantes contratados, sin tener la condición de fijos, terminarán su relación laboral de acuerdo con lo estipulado en los artículos precedentes, sin que ellos ni la Empresa adquieran por ello derecho a indemnización alguna.

SECCION SEGUNDA.—TRIPULANTES FIJOS EN PLANTILLA

Art. 51. *Período de prueba*.—Los tripulantes contratados, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44, permanecerán en situación de prueba durante un período de seis meses cualquiera que fuere la forma de contratación. Durante dicho período, la Compañía y el tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna. Superado el período de prueba pasarán a la plantilla, reconociéndoseles en ese momento, a efectos de antigüedad administrativa, la del comienzo del curso.

Art. 52. *Tripulantes en plantilla*.—Los tripulantes técnicos en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

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

Art. 53. *Tripulantes en activo*.—Son los tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñan al servicio de «Transeuropa» las funciones propias del grupo para el que han sido contratados.

A estos efectos, se considerarán en esta situación los que ejercen su función de 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. 54. *Tripulantes en comisión de servicio*.—Se entiende por comisión de servicio el desempeño por los tripulantes técnicos de funciones distintas a aquellas para las que, efectivamente, fueron contratados.

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

También se encuentran en esta situación aquellos tripulantes técnicos que, por razón de cargo sindical, conforme a lo contemplado en este sentido en el ámbito del presente Convenio, sean formalmente requeridos para cumplir obligaciones inherentes al mismo.

Art. 55. *Tripulantes con licencia*:

A) Licencia retribuida.

«Transeuropa» concederá licencia retribuida a los tripulantes que lo soliciten siempre que medien las causas que lo justifiquen y por los plazos siguientes:

1. Tres días naturales, ampliables a siete, por enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos, incluidos el parentesco político), abuelos o nietos
2. Dos días naturales, ampliables a cinco, en caso de alumbramiento de la esposa.
3. Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral por los familiares que se expresan en el párrafo 1 anterior.
4. Un día natural, ampliable a tres, por razón de boda de hijos o hermanos, incluso los hermanos políticos.

En los casos enumerados se concederá licencia por el período máximo si los hechos que la justifican se produjeran fuera del lugar en que, a la sazón, tenga su domicilio, aunque sea con carácter temporal, el tripulante en virtud de su situación laboral.

a) Diez días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

b) El tiempo indispensable para exámenes o para cumplimiento de un deber inexcusable de carácter público.

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

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 y siempre que las necesidades del servicio lo permitan.

Las vacaciones reglamentarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas.

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

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

Art. 56. *Tripulantes en excedencia voluntaria*.—Los tripulantes técnicos, con un tiempo mínimo de dos años de servicio cumplido en «Transeuropa», podrán pasar a la situación de excedencia voluntaria sin derecho a retribución alguna en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

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

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

No existirá por parte de «Transeuropa» obligación de conceder excedencias voluntarias en número superior a uno por cada grupo, especialidad y flota.

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

El tripulante en situación de excedencia voluntaria deberá someterse a los reentrenamientos que determine la dirección de la Compañía, inmediatamente antes de su incorporación al servicio activo, teniendo derecho a las percepciones económicas que correspondan a un tripulante de nuevo ingreso, hasta la fecha de terminación del reentrenamiento, a partir de la cual percibirá las percepciones económicas que correspondan a la situación actualizada del momento en que comenzó la excedencia.

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

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su grupo o especialidad. La reincorporación del tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia y, si esta flota no existiera, pasará a la análoga.

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

El excedente voluntario que no solicitara el reingreso por escrito quince días antes de la terminación del plazo de la excedencia, causará baja definitiva en «Transeuropa».

Art. 57. *Tripulantes en excedencia forzosa*.—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público por Decreto o elección, que legalmente lleve inherente esta situación.

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

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

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

Art. 58. *Reincorporación militar forzosa.*—Los tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible (y nunca por causa voluntaria) para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período le será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad. Durante el primer año en que persista esta situación, le será abonado el 50 por 100 de su sueldo base y el complemento personal de antigüedad en su totalidad, con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada y demás conceptos.

Se excluye de los supuestos que contempla este artículo aquel al que se refiere el apartado c) del artículo 56 de la Ordenanza Laboral y que es objeto de consideración en el artículo siguiente de este Convenio.

Art. 59. *Servicio militar.*—El tripulante que pase a prestar su servicio militar obligatorio, durante el tiempo mínimo de duración de éste mantendrá vigente su contrato de trabajo y este período le será computado como tiempo de servicio efectivo, percibiendo como retribución exclusivamente las pagas extraordinarias reglamentarias.

Art. 60. *Tripulantes de baja por enfermedad o accidente.*—Se considera en esta situación al tripulante que, transitoriamente, no pueda seguir en situación de activo por haber sufrido un accidente o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites médico-administrativos que estén señalados.

A efectos de promoción se considerará que permanecen en activo los enfermos, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 37, apartado 2, que, excepcionalmente, rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad.

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

Art. 61. *Tripulantes en 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 y en espera de la resolución definitiva que recaiga.

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

Art. 62. *Circunstancia especial.*—Se considerará circunstancia especial, a todos los efectos, la situación en la que puede encontrarse un tripulante técnico cuando se vea sometido a un proceso por la autoridad judicial mediante decisión o resolución que, por su propia naturaleza, conlleve suspensión de actividad o limitaciones para el desarrollo de su actividad laboral normal, bien entendido que tal situación de proceso no deberá tener su causa u origen en actos voluntarios del inculcado o procesado que estuvieran prohibidos o fueren contrario a Ley. Asimismo, es imprescindible que la causa u origen haya acontecido cuando el tripulante técnico estuviere prestando servicio para la Empresa, comprendiéndose dentro de éste el tiempo transcurrido en sus desplazamientos justificados desde su domicilio habitual, o lugar de residencia temporal por necesidades del servicio, al centro de trabajo y viceversa.

En el supuesto de existir situación de suspensión de actividad, o limitación para el desarrollo de la actividad laboral normal, y hasta el momento en que se dicte resolución o sentencia que haga cesar tal suspensión o limitación o que, contrariamente, imponga una u otra situación por un período de tiempo, o para siempre, le serán reconocidos al tripulante técnico sus derechos de índole económica, social y administrativa en la Empresa, considerándose a estos efectos como comprendido en el artículo 60 anterior y disposiciones correlativas del anexo VI y ello por un espacio de tiempo, que en ningún caso, en su conjunto, podrá exceder de dieciocho meses.

Art. 63. *Preaviso en las peticiones de bajas voluntarias.*—Teniendo en cuenta el alto grado de especialización de los tripulantes técnicos y la importancia que en ellos tiene la formación tecnológica y adaptación a los nuevos tipos de avión, y el coste que ello implica, las peticiones de baja voluntaria en la Empresa deberán notificarse con un preaviso mínimo de tres meses a la fecha en que se pretenda causar baja.

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 64. *Base.*—Lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea por estar determinado en el contrato de trabajo, o bien en las situaciones de destacamento, residencia o destino.

Art. 65. *Base principal.*—Es aquella que figura fijada en el contrato de trabajo del tripulante para su residencia habitual y desde la que normalmente se le programan sus servicios de vuelo.

Art. 66. *Destacamento.*—El lugar donde un tripulante se encuentra desplazado fuera de su base principal o residencia habitual por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a nueve días, pero no superior a siete meses.

Art. 67. *Residencia.*—El lugar donde un tripulante se desplaza fuera de su base principal o residencia habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a siete meses y hasta dos años.

Art. 68. *Destino.*—El lugar al que un tripulante tiene que desplazarse fuera de su base principal o residencia habitual, por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años.

Art. 69. *Actividad laboral.*—Todo el tiempo en que un tripulante permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar, de acuerdo con las obligaciones profesionales contraídas.

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

La actividad laboral mensual se fija en ciento setenta y cinco horas.

Art. 70. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación de un tripulante en el aeropuerto y firma para efectuar un servicio, inmediatamente después de terminar un período de descanso, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión una vez completada la última etapa.

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

Art. 71. *Actividad aérea diurna.*—La comprendida entre las siete y veintiuna horas local del lugar donde se inicie la actividad.

Art. 72. *Actividad aérea nocturna.*—La comprendida entre las veintiuna y las siete horas local del lugar donde se inicie la actividad.

Art. 73. *Límites de actividad.*

1. Para los vuelos cuya hora de salida (ETD) se establezca entre las siete y las catorce horas y nueve horas locales del lugar donde se inicie el servicio, el tiempo máximo de actividad aérea será de catorce horas y el número de etapas no superior a seis.

Sólo en el supuesto de efectuarse una escala no programada, el número de etapas podrá aumentarse a siete.

2. Para los vuelos cuya hora de salida (ETD) se establezca entre las quince y las veinte horas y nueve horas locales del lugar donde se inicie el servicio, el tiempo máximo de actividad aérea será de doce horas y el número de etapas no superior a cuatro.

Sólo en el supuesto de efectuarse una escala no programada, el número de etapas podrá aumentarse a cinco. Sin embargo, en los vuelos cuya hora de salida (ETD) se establezca antes de las dieciocho horas locales del lugar donde se inicie el servicio, el número de etapas podrán ser seis siempre que éstas no superen en su promedio una hora de vuelo.

3. Para los vuelos cuya hora de salida (ETD) se establezca entre las veintiuna y las seis horas y nueve horas locales del lugar donde se inicie el servicio, el tiempo máximo de actividad aérea será de diez horas y el número de etapas no superior a tres. Sólo en el supuesto de efectuarse una escala no programada, el número de etapas podrá aumentarse a cuatro.

4. Para los vuelos de larga duración que sean necesarios en la programación de la Empresa, se estudiará su procedencia y limitabilidad en el marco de lo definido en el anexo VII en setenta y dos horas.

Art. 74. *Tiempo de vuelo.*—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a ponerse en movimiento por su propia fuerza motriz y/o con ayuda de medios externos, con el objeto de despegar, hasta que realizado el aterrizaje aquélla queda inmovilizada y con sus motores parados.

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

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

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

— Diez minutos más por etapa a sumar al anterior período por compensación del tiempo de rodajes.

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

Art. 74 bis. *Descanso.*—Tiempo asignado por la Compañía a un tripulante técnico con el fin específico de que pueda descansar entre dos períodos de actividad aérea.

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

Art. 75. *Lugar de descanso.*—Aquel que dispone de instalaciones y condiciones adecuadas para el descanso del tripulante, bien sea en su domicilio particular, en hotel, residencia o departamento.

Art. 76. *Descanso de Navidad y fin de año.*—Con la finalidad de que los tripulantes técnicos puedan celebrar las festividades de Nochebuena, Navidad, fin de año y Año nuevo, no se programará ninguna actividad aérea entre las veinte horas locales del día 24 de diciembre y las doce horas del día 25 de diciembre y entre las veinte horas del 31 de diciembre y las doce horas locales del día 1 de enero.

Art. 77. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo durante el cual un tripulante puede descansar en aquellos lugares en los que disponga de instalaciones adecuadas para ello (cama y servicios sanitarios) previstos por la Compañía.

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

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

Art. 78. *Límite de actividad aérea normal.*—Se considera límite normal de actividad aérea el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 79. *Máximo de actividad aérea.*—El que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel que dispone un Comandante para terminar un servicio y siempre que la no ejecución del mismo pueda ser causa de perjuicio notorio para la Compañía.

El incremento potestativo de los Comandantes no será programable a priori y a efectos de limitación no será superior a los horas.

Art. 80. *Actividad aérea incrementada.*—La que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial. Los descansos parciales en tierra permitirán prolongar los límites normales de actividad aérea en la mitad del tiempo del descanso efectivo.

Art. 81. *Servicios de vuelo.*—Etapas o serie de etapas programadas a un tripulante para su realización en un período de actividad laboral sin interrupción de descanso.

Art. 82. *Serie de servicios de vuelo.*—Servicios de vuelo asignados a un tripulante a realizar desde que abandona su base y hasta su regreso a ella.

Art. 83. *Etapas.*—Trayecto comprendido entre un despegue y el aterrizaje subsiguiente, siempre que éste no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 84. *Tripulación técnica mínima.*—Es la mínima necesaria para que pueda ser operado un avión de acuerdo con su certificado de aeronavegabilidad.

Art. 85. *Tripulación técnica operativa.*—Es la definida por el Manual del avión para cada caso.

Art. 86. *Vuelos de situación, de posición, de prueba y ferry técnico.*

a) Vuelos de situación: Son los desplazamientos realizados por los tripulantes, pero no en función de tales, tanto en aviones propios de «Transeuropa» como ajenos a ésta, para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación de éste.

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

c) Vuelos de prueba: Se consideran como tales los efectuados con el fin específico de comprobar el funcionamiento de cualesquiera de las partes del avión. Estos se realizarán con la tripulación técnica mínima requerida más las personas designadas por las Direcciones de Material y Operaciones con función esencial a bordo.

d) Vuelos ferry técnicos: Son aquellos que se realizan con algún problema técnico y con la tripulación técnica mínima requerida a bordo.

Art. 87. *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 en cumplimiento de lo contemplado en el artículo 69. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo y actividades similares, relacionadas con las funciones anteriormente mencionadas.

Art. 88. *Imaginaria.*—Situación durante la cual un tripulante permanece a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, excluido el vuelo de instrucción. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral.

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

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

Art. 89. *Retén.*—Tripulante en disposición de pasar a situación de imaginaria, o para iniciar el período de actividad aérea que se le encomiende, con un preaviso de tres horas.

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

Art. 90. *Día franco de servicio.*—Aquel en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un servicio de vuelo. Este deberá serle asignado y comunicado antes de las veintidós

horas locales del día anterior y para la iniciación de la actividad aérea asignada debe mediar el tiempo de descanso establecido.

Para conocer, en su caso, el nombramiento del servicio, el tripulante obligatoriamente deberá establecer contacto con la Compañía entre las veintidós y las veinticuatro horas locales de la víspera del día franco de servicio.

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

Art. 91. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante sin que pueda ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 92. *Días libres.*—Los Tripulantes Técnicos disfrutará de diez días naturales libres cada mes en su base, conforme a las siguientes condiciones:

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

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

c) Todo día en que un Tripulante Técnico deba pasar un reconocimiento médico reglamentario, deberá estar precedido de un día libre.

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

e) En la programación de los días libres mensuales, se procurará intercalar un día libre entre cada período de cinco días ininterrumpidos de servicio en base.

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

— Dos días libres en casos de destacamento con duración superior a tres semanas.

— Cuatro días libres en los traslados de residencia.

— Seis días en el supuesto de cambio de destino.

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

g) Con la finalidad de preservar la realidad del día libre, cuando éste se disfrute entre dos días de servicio, su duración efectiva será de treinta horas como mínimo, lo que significa que el Tripulante Técnico no puede ser requerido a presentarse para iniciar el servicio subsiguiente antes de las siete horas locales del día siguiente al libre.

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

Art. 93. *Vacaciones.*—Período de treinta días naturales, o fraccionados en dos turnos de quince días, que disfrutarán anualmente todos los Tripulantes Técnicos con carácter retribuido en las épocas de disponibilidad.

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

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

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

Art. 94. *Vuelos nocturnos.*—Cuando un Tripulante hubiese terminado su actividad laboral inmediatamente después de las cuatro horas locales de la mañana, después de haber efectuado también vuelo nocturno en la noche inmediata precedente, no se le programará ningún vuelo antes de las ocho horas locales del tercer día.

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

SECCION SEGUNDA

Art. 95. *Limitaciones y regulaciones.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servi-

cios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta Sección.

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

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

Art. 96. *Límite máximo de horas de vuelo.*—A este efecto se establecen los límites siguientes:

- Límite mensual: 95 horas.
- Límite trimestral: 270 horas.
- Límite anual: 900 horas.

Para el cómputo de estas horas se considerará el tiempo de vuelo que se define en el artículo 74.

Art. 97. *Facultades del Comandante.*—No obstante, todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas establecidas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los Tripulantes esenciales para la operación de la aeronave 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, así como los que se contemplan en el artículo 79 de este Convenio.

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

SECCION TERCERA

Art. 98. *Rotación vacaciones anuales.*—El procedimiento para el disfrute y rotación en los turnos de vacaciones, viene determinado por lo previsto en el anexo V de este Convenio.

Art. 99. *Rotaciones de destacamentos, residencias y destinos.* La rotación de destacamentos, residencias y destinos se ajustará a lo previsto en el artículo 95 y anexo VII de este Convenio.

CAPITULO VII

Retribuciones

Art. 100. *Conceptos retributivos.*—Los Tripulantes Técnicos de «Transeuropa» a quienes se aplica el presente Convenio, estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

- a) *Retribuciones fijas.*
 1. Sueldo base.
 2. Premio de antigüedad.
 3. Prima por razón de viaje garantizada.
 4. Pagas extraordinarias.
- b) *Retribuciones variables.*
 1. Prima por razón de viaje en exceso (primero y segundo bloque).
 2. Prima por exceso de actividad laboral (primero y segundo bloque).
 3. Prima por razón de viaje en vuelos de situación, posición, ferry técnico, prueba.
 4. Plus de nocturnidad.
- c) *Otras retribuciones.*
 1. Plus de transporte.
 2. Dietas.
 3. Imaginaria, retén.
- d) *Protección a la familia.*

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

Art. 102. *Premio de antigüedad.*—El personal Técnico de Vuelo de plantilla de «Transeuropa» recibirá por este concepto un 7,50 por 100 del sueldo base correspondiente a su grupo y especialidad por trienios y mes.

Se respetarán las percepciones superiores devengadas por este concepto para el personal ingresado con anterioridad al

1 de enero de 1975, hasta tanto el 7,50 por 100 del sueldo base anteriormente indicado no iguale o supere la cantidad fija que vienen percibiendo.

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

En todos los casos de cambio de grupo o de especialidad, que impliquen variación del sueldo base, el premio de antigüedad se calculará en función al sueldo base perfeccionado.

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

En todo caso se computará a estos efectos:

- El tiempo de vacaciones anuales reglamentarias.
- Pagas extraordinarias.
- Licencias retribuidas.
- Excedencias especiales.
- Servicio Militar.
- Incapacidad Laboral Transitoria.

Art. 103. *Prima por razón de viaje garantizada.*—Los Tripulantes Técnicos percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada mensualmente, las cantidades que se especifican en el anexo I, tablas A, B y C, según su grupo, nivel y, en su caso, especialidad.

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

Art. 104. *Pagas extraordinarias.*—Los Tripulantes Técnicos percibirán, los días 15 de julio y 15 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por la cuantía mensual de los siguientes conceptos:

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

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

Art. 105. *Gratificación por destacamento.*—Los Tripulantes Técnicos percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo III, apartado B.

Art. 106. *Gratificación por residencia.*—La gratificación por residencia será igual al 85 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 107. *Gratificación por destino.*—La gratificación de destino será igual al 60 por 100 de la que correspondería por destacamento.

Art. 108. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegasen a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el Tripulante Técnico recibirá como gratificación la que le corresponda por el tiempo real de duración de su desplazamiento.

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

Art. 109. *Imaginaria y retén.*—La situación de imaginaria tiene la siguiente consideración:

1. En los locales fijados por la Compañía, el día completo (24) horas tiene la consideración del 100 por 100 de actividad laboral.
2. Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (24) horas tiene la consideración del 50 por 100 de actividad laboral.
3. Cuando se combinan las situaciones 1 y 2, se establecerá el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará la consideración que corresponda.

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

a) Dos horas y media de vuelo (2,50 en decimal) del primer bloque y del grupo, especialidad y nivel correspondiente, por día completo (24 horas) permanecido en esta situación.

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

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

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

Art. 110. *Comisión de servicio*.—1. A efectos económicos, los Tripulantes Técnicos durante cursos como alumnos o en comisiones de servicio realizadas en los términos contemplados en el artículo 54, percibirán el mínimo mensual garantizado o la parte alicuota que le corresponda por el número de días permanecidos en tal situación.

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

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

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

Art. 111. *Prima por razón de viaje en exceso*.—Es la retribución variable que percibe el personal Técnico de Vuelo cuando se produce un exceso sobre las sesenta horas que constituye la prima por razón de viaje mensual garantizada.

Su cuantía se establece en dos grupos (primero y segundo), que están definidos en el anexo I, tablas A, B y C.

Art. 112. *Protección a la familia*.—Se regirá por la vigente Ley de Seguridad Social y por cualquier otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

Art. 113. *Prima por exceso de actividad laboral*.—Se establece esta prima para el personal Técnico de Vuelo y para retribuir aquellos casos en que se rebase la actividad laboral mensual fijada en 175 horas en el artículo 69.

Su cuantía se establece en dos grupos (primero y segundo), que están definidos en el anexo I, tablas A, B y C.

Art. 114. *Disposiciones generales*.

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

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

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

Art. 115. *Plus de nocturnidad*.—En concepto de plus de nocturnidad se abonarán cada hora de actividad nocturna, tal como se determinan en los artículos 70 y 72, con un incremento del 20 por 100 del sueldo base, partido por sesenta, del grupo y especialidad correspondiente.

Art. 116. *Licencia retribuida*.—El Tripulante Técnico en situación de licencia retribuida, tal y como se contempla en el artículo 55 de este Convenio, percibirá, además del sueldo base y el premio de antigüedad, la prima de vuelo garantizada, equivalente a sesenta horas mensuales al precio del primer bloque o la parte alicuota que le corresponda por este concepto por el número de días permanecidos en esta situación.

Art. 117. *Retribución en periodo de vacaciones*.—Durante las vacaciones anuales reglamentarias el Tripulante Técnico percibirá, además del sueldo base, la prima por razón de viaje y premio de antigüedad.

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

Art. 118. *Primas por razón de viaje en vuelos de situación de posición de prueba y ferry técnico*.

a) Vuelos de situación.—En los vuelos de situación, tal y como quedan definidos en el artículo 86, los Tripulantes Técnicos percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado y al precio de la prima por razón de viaje del primer bloque de su grupo, especialidad y nivel.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 96, y, sin embargo, serán compu-

tables en su 50 por 100, a efectos de las sesenta horas de la prima por razón de viaje mensual garantizada.

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

b) Vuelos de posición.—En los vuelos de posición, tal y como se definen en el artículo 86, los Tripulantes Técnicos percibirán el 100 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado y al precio de la prima por razón de viaje del primer o segundo bloque, como corresponda, de su grupo, especialidad y nivel.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectan al cómputo de horas de vuelo a efectos de los límites establecidos en el artículo 96, y, sin embargo, computan en su totalidad a efectos de las sesenta horas de la prima por razón de viaje mensual garantizada.

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

c) Vuelos de prueba.—En los vuelos de prueba, tal y como se definen en el artículo 86, los Tripulantes Técnicos percibirán el 150 por 100 de la prima por razón de viaje del primer o segundo bloque, según corresponda, considerándose a efectos de retribución, como mínimo, una hora de vuelo o el tiempo real de vuelo invertido si resulta sea superior.

Serán computables, sólo en su 100 por 100, a efectos de las sesenta horas de la prima por razón de viaje mensual garantizada, pero contarán a todos los efectos en el cómputo mensual.

d) Vuelos Ferry Técnicos.—Los casos contemplados en el artículo 86 tendrán las mismas consideraciones y condiciones que las horas invertidas en los vuelos de prueba descritos en el apartado inmediato anterior.

Art. 119. *Dieta*.—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan fuera de base por necesidades de servicio. Su clasificación y remuneración viene reflejada en el anexo número III.

Art. 120. *Dieta de excursión*.—Cuando se lleven a cabo vuelos de excursión nacionales, con regreso a la base de origen el mismo día de la salida, la Compañía abonará a los Tripulantes Técnicos el importe de una dieta nacional completa.

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

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

Los tiempos invertidos en las estancias en los puntos de destino no computarán, a efectos del descanso mínimo, ni a efectos del límite de actividad aérea, ni de la laboral.

Concluido el servicio de excursión al regresar al punto de origen, el Tripulante Técnico disfrutará el descanso mínimo establecido en este Convenio.

Art. 121. *Computo de dietas*.—La percepción de las dietas nacionales o internacionales, según proceda, en base a la definición consignada en el artículo 119, se computará conforme a las siguientes normas:

1. Se percibirá una dieta completa cuando la llegada a un aeropuerto fuera de la base se realice antes de las 14,00 horas locales, no se almuerce a bordo, ni se perciba la compensación descrita en el artículo 123 y se pernocte hasta el día siguiente.

2. Se percibirá media dieta cuando la llegada a un aeropuerto fuera de la base se realice después de catorce horas locales, no se cene a bordo, ni se perciba la compensación descrita en el artículo 123 y se pernocte hasta el día siguiente.

3. Se percibirá media dieta cuando la salida de un aeropuerto fuera de base, después de una pernocta, se realice después de las catorce horas, no se almuerce a bordo, ni se perciba la compensación descrita en el artículo 123 y antes de las veintidós horas locales.

4. Se percibirá una dieta completa cuando la salida de un aeropuerto fuera de la base, después de una pernocta, se realice después de las veintidós horas locales, sin cenar, ni percibir la compensación descrita en el artículo 123.

Art. 122. *Actualización de dietas*.—La actualización de los valores de las dietas nacionales y extranjeras se llevará a cabo con la revisión del Convenio.

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

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

Art. 123. *Comidas de Tripulantes Técnicos*.—Las comidas de los Tripulantes Técnicos durante los servicios de vuelo se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

1. Transeuropa suministrará a sus aviones comidas para los Tripulantes Técnicos, en los periodos que éstas correspon-

dan, para su consumo a bordo, bien sea en vuelo o durante las escalas.

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

3. Asimismo, por razones elementales de seguridad, la comida del Comandante será siempre distinta de la del Copiloto.

4. La Compañía cuidará que la calidad de estas comidas para sus Tripulantes Técnicos respondan a los niveles obligados que requiere esta clase de suministro y periódicamente facilitará a los Tripulantes Técnicos información de la composición de los menús.

5. Dadas las características del servicio que presta la Compañía, las comidas que los Tripulantes Técnicos efectúen a bordo entre las 13,00 y 15,00 horas locales y las 21,00 a las 23,00 horas locales, se compensarán por la Empresa mediante el abono de 450 pesetas por comida principal.

Art. 124. *Alojamiento en las escalas imprevistas.*—Las Delegaciones o el Control Central de Vuelos harán las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes Técnicos alojamientos individuales, siempre que ello sea posible, para las estancias que resulten necesarias como consecuencia de estas escalas.

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

Art. 125. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen los Tripulantes Técnicos en sus desplazamientos habituales por motivos de servicio estarán a cargo de la Compañía.

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

En la selección de los hoteles participará la representación sindical de los Tripulantes Técnicos, que dará su visto bueno. El hotel seleccionado ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Con el fin de garantizar un buen descanso, los Tripulantes Técnicos serán alojados, individualmente, en habitaciones con baño.

Art. 126. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes Técnicos que lo soliciten por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

CAPITULO VIII

Transportes

Art. 127. *Transporte en base principal.*—La Compañía abonará a cada Tripulante Técnico que permanezca en situación de actividad en vuelo la cantidad de pesetas 3.600 al mes, devengadas doce veces al año, en concepto de compensación por transporte y estacionamiento.

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

Dicha cantidad compensará los desplazamientos del Tripulante en sus trayectos desde su domicilio al aeropuerto y viceversa.

Art. 128. *Transporte fuera de la base principal.*—La Compañía facilitará a los Tripulantes Técnicos, fuera de la base principal, el transporte desde el aeropuerto a su alojamiento, y viceversa, en el lugar donde se encuentre por razones de servicio.

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

Art. 129. *Accidentes «in itinere».*—Transeuropa, a los efectos de consideración de accidentes «in itinere», reconoce a sus Tripulantes Técnicos que pueden utilizar, por su cuenta, los medios de locomoción que estimen oportunos para efectuar cuantos desplazamientos sean necesarios como consecuencia de su trabajo en la Empresa, siempre que dichos medios reúnan los requisitos razonablemente exigidos por ella en cuanto a:

- Itinerarios normales.
- Medios adecuados.
- En tiempo razonable.

— Con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso del mismo al domicilio del Tripulante Técnico o lugar en que se aloje.

Art. 130. *Normas para vuelos especiales.*

Vuelos con materiales peligrosos.—Se consideran vuelos con carga peligrosa los definidos como tales en el documento de OACI.

El precio de la hora de vuelo será primada con un 200 por 100 del bloque a que corresponda.

Vuelos sobre países con conmociones de índole político-social.—En los vuelos a países, o sobrevolando países con con-

mociones de índole político-social de carácter nacional y/o internacional que conlleven una alta probabilidad de riesgo para el normal desarrollo de los mismos, el importe de la hora de vuelo será primada con un 100 por 100 del bloque que corresponda.

Voluntariedad.—Estos vuelos con materiales peligrosos y a/o sobre países con conmociones de índole político-social, definidas en el párrafo anterior, serán de carácter voluntario.

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

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

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

Si algún Tripulante se negase a tomar algunos de los preventivos perderá el derecho a acogerse a este artículo.

CAPITULO IX

Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 131. *Enfermedad o accidente fuera del territorio español.*—El personal que se halle en situación de comisión de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio nacional, y siempre que no pueda acogerse a la Seguridad Social del país en que se encuentre por no existir Convenio entre los dos Estados, tendrá pleno derecho a que la Compañía se haga cargo de los gastos producidos por enfermedad o accidente, comprendiendo los de asistencia, hospitalización o intervenciones quirúrgicas, salvo en los casos en que los servicios médicos de la Empresa aconsejen el traslado a su residencia, Centro de trabajo habitual o al lugar que estimen conveniente, siendo a cargo de la Compañía los gastos de dicho traslado.

Lo previsto en el párrafo anterior se extenderá a los familiares que estén a cargo del trabajador cuando el tiempo de permanencia fuera de España resultase superior a dos meses. La Empresa deberá tener conocimiento previo de cuáles sean dichas personas. En este supuesto, el Tripulante Técnico podrá pedir a la Empresa, con anterioridad a su desplazamiento, la cobertura de los seguros adecuados para los fines que se contemplan en este artículo.

Art. 132. *Institución de Previsión Social «Loreto».*—«Transeuropa» mantendrá concertado con la Institución de Previsión Social «Loreto» las coberturas para todos sus Tripulantes Técnicos, fijos en plantilla, al Concierto Colectivo y al Fondo Social de Vuelo, aportando el 50 por 100 de las primas correspondientes en ambos casos y corriendo el otro 50 por 100 de las primas a cargo de los propios Tripulantes.

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

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

Art. 133. *Traslado de cadáveres.*—En caso de fallecimiento de un Tripulante Técnico, en acto de servicio, la Empresa cubrirá los gastos de embalsamamiento y traslado del cadáver hasta el domicilio del finado o el lugar que designen los familiares dentro del territorio español.

Art. 134. *Edad de retiro.*—La edad límite de retiro de los Tripulantes Técnicos 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 a los sesenta años.

Lo dispuesto en este artículo es completamente independiente de las condiciones que hayan cumplido los Tripulantes Técnicos para el disfrute de las prestaciones de la Seguridad Social, conforme a las disposiciones legales vigentes.

Debido a las especiales circunstancias y plenitud de facultades físicas que requiere el servicio de vuelo, el retiro voluntario anticipado del Tripulante Técnico podrá tener lugar a partir de los cincuenta y cinco años de edad. En estos casos, el interesado deberá notificar a la Empresa, con una antelación mínima de un año, su decisión de optar por esta situación.

Sólo en los casos de retiro forzoso, por alcanzar la edad límite de los sesenta años que dé lugar a la extinción de los títulos y/o licencias correspondientes para continuar el ejercicio normal de la profesión, la Compañía abonará desde el momento de producirse el retiro, hasta el de la jubilación que

oficialmente esté establecido, las cotizaciones de la Seguridad Social que correspondan tanto en la parte de la Empresa como en la del empleado y, asimismo, la empresa durante ese período abonará al Tripulante Técnico la prestación que por jubilación pudiera corresponderle de la Seguridad Social a partir de los sesenta y cinco años o de la edad de jubilación que oficialmente estuviere establecida.

En cuanto se refiere a las condiciones y derechos que emanan de la Institución de Previsión Social «Loreto» para estos fines, el Tripulante Técnico queda en todo sometido a lo que en cada caso determina la propia Institución.

Art. 135. *Reconocimientos médicos anuales.*—El reconocimiento médico reglamentario en el CIMA será precedido de un día libre.

«Transeuropa» abonará a los Tripulantes Técnicos fijos en plantilla los derechos médicos del CIMA y facilitará, por su cuenta, el medio de transporte desde la base principal a Madrid y viceversa, el alojamiento en régimen de habitación y desayuno en Madrid, abonando, asimismo, el importe de una dieta nacional completa por cada reconocimiento.

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

CAPITULO X

SECCION PRIMERA

Art. 136. *Billetes gratuitos.*—La concesión de billetes gratuitos a favor de los Tripulantes Técnicos y de sus familiares, en los vuelos de «Transeuropa», queda sujeta a las siguientes normas:

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

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

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

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

a) S-1 Viaje de servicio.

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

b) F-1 Personal de la Compañía.

y sus familiares, cuando el viaje se efectúe por razones de óbito, enfermedad grave, accidente, viaje nupcial o durante el período de las vacaciones anuales. A estos desplazamientos se les otorga el orden de prioridad: II.

c) F-2 Personal de la Compañía.

y sus familiares cuando el viaje se efectúe por causas distintas a las mencionadas en el apartado anterior. Estos desplazamientos serán clasificados con el orden de prioridad: III.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SECCION SEGUNDA

Art. 137. *Uniformidad.*—La Compañía facilitará a los Tripulantes Técnicos las siguientes prendas de uniformidad reglamentarias.

	Duración
	Años
1 uniforme de invierno con dos pantalones	2
1 uniforme de verano con dos pantalones	2
2 pares de zapatos	1 y 1/2
1 gorra	1
6 camisas blancas	1
6 pares de calcetines	1
2 corbatas negras	1
2 pares de hombreras	1
1 gabardina	2
1 juego de maletas (mediana y grande)	4
1 cartera de vuelo	4
1 bolsa de «Transeuropa»	1

La confección o suministro de las correspondientes prendas se efectuará por los sastres o proveedores designados por la Compañía al efecto, siendo por cuenta del propio personal cualquier exceso que se produzca en el presupuesto aprobado, si éste decide la confección o adquisición de las prendas por sus propios medios.

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

SECCION TERCERA

Art. 138. *Relaciones laborales.*—Las relaciones laborales entre el Tripulante Técnico y la Empresa se regirán siempre en la forma siguiente:

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

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

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

ANEXO I

Tabla A - Primeros Pilotos

	Nivel 1B	Nivel 1A	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7
Sueldo base	38.695	38.695	38.695	38.695	38.695	38.695	38.695	38.695	38.695
Prima mínima mensual razón de viaje garantizado sesenta horas	138.300	132.780	127.260	121.680	116.220	110.840	105.240	99.660	94.200
Total	176.995	171.475	165.955	160.375	154.915	149.335	143.935	138.355	132.895
Prima por hora desde las sesenta y una hasta la setenta y cinco, ambas inclusive	2.305	2.213	2.121	2.028	1.937	1.844	1.754	1.661	1.570
Prima por hora desde la setenta y seis, inclusive	3.166	3.040	2.914	2.787	2.661	2.537	2.410	2.282	2.157
Laborables desde ciento setenta y seis hasta ciento noventa y cinco horas, ambas inclusive.	931	895	858	822	784	747	710	670	633
Laborables desde ciento noventa y seis horas, inclusive	1.163	1.118	1.073	1.027	982	936	889	845	797

Tabla B - Segundos Pilotos

	Nivel 1B	Nivel 1A	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7
Sueldo base	33.975	33.975	33.975	33.975	33.975	33.975	33.975	33.975	33.975
Prima mínima mensual razón de viaje garantizado sesenta horas	103.680	99.540	95.400	91.260	87.120	82.980	78.840	74.700	70.560
Total	137.655	133.515	129.375	125.235	121.095	116.955	112.815	108.675	104.535
Prima por hora desde las sesenta y una hasta la setenta y cinco, ambas inclusive	1.728	1.659	1.590	1.521	1.452	1.383	1.314	1.245	1.176
Prima por hora desde la setenta y seis, inclusive	2.377	2.281	2.185	2.087	1.996	1.902	1.806	1.711	1.619
Laborables desde ciento setenta y seis hasta ciento noventa y cinco horas, ambas inclusive.	703	675	646	616	587	559	534	505	477
Laborables desde ciento noventa y seis horas, inclusive	879	843	808	770	735	700	667	629	596

Tabla C - Oficiales Técnicos

	Nivel 1B	Nivel 1A	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4	Nivel 5	Nivel 6	Nivel 7
Sueldo base	32.402	32.402	32.402	32.402	32.402	32.402	32.402	32.402	32.402
Prima mínima mensual razón de viaje garantizado sesenta horas	92.520	88.740	84.960	81.180	77.580	73.600	70.060	66.540	62.760
Total	124.922	121.142	117.362	113.582	109.982	106.282	102.482	98.942	95.182
Prima por hora desde las sesenta y una hasta la setenta y cinco, ambas inclusive	1.542	1.479	1.416	1.353	1.293	1.231	1.168	1.109	1.046
Prima por hora desde la setenta y seis, inclusive	2.111	2.027	1.943	1.858	1.773	1.689	1.600	1.523	1.424
Laborables desde ciento setenta y seis hasta ciento noventa y cinco horas, ambas inclusive.	615	590	565	544	516	485	467	442	418
Laborables desde ciento noventa y seis horas, inclusive	772	740	709	681	648	616	585	552	521

ANEXO II

Cese en vuelo y escala pasiva

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

Cese en vuelo temporal

Se producirá como consecuencia de la pérdida temporal de la licencia de vuelo, pudiendo o no dar lugar a baja oficial de la Seguridad Social.

En el supuesto de no mediar baja de la Seguridad Social, el Tripulante afectado, siempre que su situación se lo permita, pasará a prestar servicios en tierra, procurándose su adaptación al puesto más idóneo a sus aptitudes y percibiendo los siguientes emolumentos:

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

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

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

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

Cese definitivo en vuelo

El cese definitivo en vuelo se producirá por pérdida de la licencia de vuelo y declaración de incapacidad para su profesión decretada por la Comisión Técnica Calificadora de la Seguridad Social, en cuyo caso se estará en alguna de las situaciones siguientes:

a) Que el Tripulante afectado pueda prestar servicios en tierra, para lo cual se procurará su adaptación al puesto más idóneo a sus aptitudes, entre las vacantes existentes, causando baja en el escalafón de vuelo y percibiendo el complemento preciso para que, unido al total de las prestaciones de la Seguridad Social, garanticen al Tripulante la percepción del 100 por 100 de todos los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar definitivamente en vuelo o alternativamente si le resultase más beneficioso, los emolumentos normales que correspondan a su nuevo puesto de trabajo en tierra, sin perjuicio, claro está, de que el interesado pueda optar, si ello procede, por la jubilación anticipada de mutuo acuerdo con la Empresa.

b) En el supuesto de que la pérdida definitiva de la licencia de vuelo lleve implícita o conduzca a la declaración de incapacidad permanente, total y absoluta, decretada por la Comisión Técnica Calificadora de la Seguridad Social, el Tripulante afectado pasará automáticamente a la escala pasiva.

ANEXO III

Diets

En relación con lo determinado en los artículos 119, 120 y 121, a continuación se especifica la cuantía de las dietas.

A) Una dieta nacional completa: 2.000 pesetas.

Media dieta nacional: 1.000 pesetas.

Una dieta internacional completa: 3.600 pesetas.

Media dieta internacional: 1.800 pesetas.

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

Régimen para destacamentos

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

En aquellos países de contacto poco frecuente y en los que los gastos implicados superen apreciablemente el valor de las dietas, la Compañía abonará los gastos justificados por los Comandantes en las diferencias que se produzcan.

ANEXO IV

Accidentes derivados del ejercicio profesional

La Empresa, como responsable civil subsidiaria, cubrirá los riesgos que puedan sufrir el avión, la Tripulación, los pasajeros y/o terceros por accidentes derivados de la conducción de la aeronave, sin perjuicio de las sanciones que correspondiesen al Tripulante, con arreglo a las disposiciones vigentes.

En caso de que un tercero actúe contra los Tripulantes de la aeronave por acciones dimanadas de accidentes ocurridos en su conducción, la Empresa reembolsará al Tripulante las sumas a cuyo pago haya sido condenado. Igual proceder se aplicará en el supuesto de que esas sumas deban ser pagadas por los causahabientes del Tripulante.

Para que la cláusula anterior sea aplicable, el tripulante deberá informar a la Empresa tan pronto conozca la existencia de la reclamación, acompañando toda la documentación en la que conste que se le demanda por un accidente o incidente.

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

La representación sindical de los Tripulantes Técnicos, en sus ámbitos y competencias respectivas, será informada prontamente del incidente o accidente y podrá intervenir en las actuaciones si lo estima oportuno.

ANEXO V

Vacaciones

1. Normas generales.

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

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

1.3. En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el turno de destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades del servicio ha de concederse necesariamente vacaciones a un tripulante técnico en situación de destacamento, se atenderá primero a las peticiones voluntarias, y en cuanto a los forzosos, se les incluirá en la rotación total de la flota, no perdiendo en ambos casos la situación de destacado durante el tiempo que duren las vacaciones.

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

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

1.6. La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la flota a que pertenezcan. Este cómputo se comenzará a hacer desde el día 1 de enero de 1978. La suma del final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos.

1.7. Cuando a un Inspector-Instructor le coincida su turno de vacaciones con un período programado de instrucción, tendrá prioridad este último.

2. Puntuación.

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

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

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

2.3. La valoración de las vacaciones disfrutadas se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que corresponda y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera.

En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso, si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

2.4. Al tripulante técnico que disfrute un período de vacaciones con carácter forzoso, no le serán de aplicación los puntos que se establecen en este apartado para dicho período en concreto.

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

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

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

2.8. Los tripulantes técnicos que cambien de grupo, especialidad o flota, arrastrarán en su nueva situación la que tuvieren con anterioridad.

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

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

Voluntarios:

Para los turnos solicitados libremente por el tripulante técnico, tendrá prioridad el de menor puntuación, y, en caso de existir igualdad, el peticionario que tenga menor número de orden en el escalafón administrativo.

Forzosos:

Para los turnos forzosos, se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor. En caso de concurrir igualdad en el número de puntos, se situará en primer término al de mayor número de orden en el escalafón administrativo. No se asignará un turno forzoso de vacaciones a un tripulante técnico hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado de un período de vacación.

2.11. Siendo el principal problema armonizar las peticiones de los tripulantes técnicos con los períodos de disponibilidad, la concesión de los turnos no adquirirán compromiso de firmeza hasta cuarenta y cinco días antes de la fecha prevista para su iniciación.

DISPOSICIONES FINALES

1. Con independencia de las normas anteriores, se establece que cuando un tripulante técnico disfrute sus vacaciones anuales fraccionadas en dos turnos de quince días precisamente en los períodos de disponibilidad fijados libremente por la Empresa, se incrementará la quincena que reúna tal condición en tres días más de vacaciones retribuidas.

2. Cada tripulante técnico tendrá opción a disfrutar, al menos cada cuatro años, de un período de quince días de vacaciones entre los meses de julio, agosto, septiembre y diciembre.

Se tratará que, en la medida de lo posible, esta opción pueda comenzar a aplicarse a partir de julio de 1979.

ANEXO VI

Seguridad Social Complementaria

Artículo 1.º *Enfermedad.*

a) Durante los siete primeros días de baja continuada por enfermedad, los Tripulantes Técnicos no percibirán cantidad alguna de la Compañía por el concepto de Seguridad Social complementaria.

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

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

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

Art. 2.º *Accidentes de trabajo o enfermedad profesional.*—Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta, o el momento en que el Tripulante Técnico pase a regirse por lo previsto en el Reglamento del Fondo

Social de Vuelo de la Institución de Previsión Social «Loreto», las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que unidos a las prestaciones económicas de la Seguridad Social y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificadas en el artículo 1.º, apartado b) anterior.

Art. 3.º *Normas comunes.*

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

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

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

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

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

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

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

c) Tratándose de un accidente de trabajo, el Tripulante Técnico se someterá al tratamiento establecido por los médicos de la entidad en que la Compañía se encuentre asegurada a estos fines.

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

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

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

ANEXO VII

Representación de los Tripulantes Técnicos

La Empresa reconoce el funcionamiento y personalidad de las secciones sindicales de «Sepia» y «Apmve», en los términos que en su día se pactaron en el documento de reconocimiento.

Los respectivos sindicatos notificarán la designación o cambio de los delegados sindicales de las mismas, que lo serán en número de dos para la sección sindical de «Sepia» y de uno para la de «Apmve».

Dichos delegados gozarán de las mismas garantías y facilidades que los miembros del Comité de Empresa, en los términos que reconoce la legislación vigente, y además, en el caso de que los delegados de «Sepia» y el de «Apmve» ostentaran cargos representativos sindicales de carácter nacional, la Empresa facilitará su desplazamiento a las reuniones de los órganos rectores a los que pertenezcan, estando los mismos obligados a notificar a la Empresa su asistencia a tales reuniones con la antelación necesaria para que ésta pueda adoptar las previsiones o suplencias convenientes que garanticen el normal funcionamiento de las actividades.

Son funciones de las secciones:

1) Difundir toda clase de avisos y comunicaciones de su Sindicato, antes o después del horario de trabajo.

2) Convocar asambleas en los locales que a este fin disponga la Empresa, sin otros requisitos que la previa notificación a ésta con una antelación mínima de cinco días y siempre que no se hubiese celebrado otra asamblea dentro de los tres meses anteriores a la convocatoria. Las asambleas tendrán lugar, en todo caso, fuera de la jornada de trabajo, responsabilizándose del orden de las mismas los propios delegados. Cuando por necesidades de la buena marcha de los servicios, por

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

3) Igualmente, y conjuntamente con la representación de la Empresa, dichos representantes sindicales tendrán las siguientes funciones:

a) Informar y ser informados de cuantas medidas afecten directamente a los Tripulantes Técnicos y especialmente de aquellas que pudieran adoptarse sobre:

- Reestructuración de plantillas.
- Despidos.
- Traslados y desplazamientos de los centros de trabajo.

b) Proponer a la Empresa cuantas medidas considere adecuadas en materia de ordenación de la programación o de mejoras de la operación de vuelo.

c) Ser informados previamente de los propósitos de iniciar un expediente de regulación de empleo.

d) Ser informados previamente en caso de suspensión de pagos o de quiebra.

e) Cuantas funciones le sean solicitadas por la Dirección de la Empresa.

f) Participar en las reuniones de los tribunales designados por la Dirección de la Empresa con la finalidad de evaluar los resultados de las pruebas o exámenes que afecten a la promoción de los Tripulantes Técnicos de su mismo grupo o especialidad.

Las condiciones generales de las pruebas, en caso de ser modificadas, se darán a conocer a la representación sindical con una antelación, por lo menos, de diez días a la fecha de su publicación.

g) La vigilancia del cumplimiento de las normas de trabajo y descanso y en los turnos de servicios mensuales.

h) Y, asimismo, en cuanto se refiere a:

1. La elaboración de turnos de vacaciones.
2. La elaboración de rotaciones de destacamientos, residencias y destinos.
3. Cualquier modificación de alguna o algunas normas establecidas en el régimen de trabajo y descanso, dando cuenta posteriormente a la Comisión de Interpretación.
4. Participar en las comisiones encargadas de vigilar la concesión de beneficios sociales.
5. Vigilar las calidades del vestuario de los Tripulantes Técnicos para determinar si los plazos de duración de las prendas adquiridas son los adecuados y si la calidad de las mismas pudieran relacionarse con su duración.
6. Temas relacionados con la vigilancia, interpretación o aplicación del Convenio.
7. Materias afectadas por el Convenio, en las cuales exista, sin embargo, una laguna legal para su desarrollo.
8. Elaboración de estudios y documentos que sin interferir las facultades de la Autoridad Laboral, Compañía o Tripulantes Técnicos, puedan ser elevadas para consideración por el órgano competente, y aplicación, en su caso, o tenidas en cuenta para el momento de futuros Convenios Colectivos.
- 4) Participar en las Comisiones que se establezcan sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo de su ámbito y de acuerdo con la normativa vigente al efecto.

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

13456 REAL DECRETO 1252/1979, de 4 de abril, por el que se declara la urgente ocupación de bienes y derechos, al objeto de imponer la servidumbre de paso para construir una línea de transporte de energía eléctrica, simple circuito, a 66 KV, de tensión, con origen en la factoría de Dumbria y término en la de Brens (La Coruña), por la «Sociedad Española de Carburos Metálicos, S. A.».

La «Sociedad Española de Carburos Metálicos, S. A.» ha solicitado del Ministerio de Industria y Energía la concesión de los beneficios de expropiación forzosa e imposición de la servidumbre de paso y la declaración de urgente ocupación, en base a lo dispuesto en el artículo treinta y uno del Reglamento aprobado por Decreto dos mil seiscientos diecinueve/mil novecientos sesenta y seis, de veinte de octubre que desarrolla la Ley diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, de Expropiación Forzosa y Sanciones en materia de Instalaciones Eléctricas, con la finalidad de construir una línea de transporte de energía eléctrica, simple circuito a sesenta y seis KV, de tensión, que enlazará las subestaciones transformadoras propiedad de la misma Sociedad, solicitante de los beneficios,

denominadas «Dumbria» y «Brens», situadas en su factorías del Ayuntamiento de Cee, en la provincia de La Coruña.

Declarada la utilidad pública en concreto de la citada instalación, por resolución de la Delegación Provincial de este Ministerio de Industria y Energía de La Coruña, de fecha doce de enero de mil novecientos setenta y ocho y publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha tres de marzo de mil novecientos setenta y nueve a los efectos de la imposición de servidumbre de paso aéreo, se estima justificada la urgente ocupación por ser imprescindible la puesta en funcionamiento de esta línea, que será la segunda alimentación de energía eléctrica a la factoría de Dumbria, que asegurará la continuidad del funcionamiento de los hornos eléctricos de la citada factoría en el caso de interrupción del suministro por la única y actual línea que los alimenta, con los consiguientes graves perjuicios económicos y sociales que se presentarían, factoría que está acogida a los beneficios del Area de Expansión Industrial de Galicia.

Tramitado el correspondiente expediente por la Delegación Provincial del Ministerio de Industria y Energía de La Coruña de acuerdo con la Ley diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, y su Reglamento de aplicación, aprobado por Decreto dos mil seiscientos diecinueve/mil novecientos sesenta y seis, de veinte de octubre, se presentó dentro del periodo hábil reglamentario en que fue sometido el trámite de información pública, un solo escrito de alegaciones, que posteriormente quedó sin efecto por haber llegado a un acuerdo el causante del mismo y la Sociedad incoadora de este expediente. Por existir propietarios de paradero desconocido, se cumplió el trámite que, para estos casos, se ordena en el artículo ochenta de la vigente Ley de Procedimiento Administrativo.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria y Energía, y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día cuatro de abril de mil novecientos setenta y nueve,

DISPONGO:

Artículo único.—A los efectos previstos en la Ley de Expropiación Forzosa y Sanciones en Materia de Instalaciones Eléctricas diez/mil novecientos sesenta y seis, de dieciocho de marzo, y su Reglamento de aplicación aprobado por Decreto dos mil seiscientos diecinueve/mil novecientos sesenta y seis, de veinte de octubre, se declara urgente la ocupación de terrenos y bienes gravados con la servidumbre de paso impuesta, con el alcance previsto en el artículo cuarto de la Ley citada, para establecimiento de una línea de transporte de energía eléctrica, simple circuito, a sesenta y seis KV, de tensión, que enlazará las subestaciones transformadoras de «Dumbria» y «Brens» del Ayuntamiento de Cee, en la provincia de La Coruña, instalación que ha sido proyectada por «Sociedad Española de Carburos Metálicos, S. A.».

Los aludidos terrenos y bienes a los que afecta esta disposición están situados en el término municipal de Dumbria (La Coruña), y son los que constan en el expediente y aparecen relacionados en el anuncio que en trámite de información pública, se insertó en el «Boletín Oficial de la Provincia de La Coruña» número ciento catorce, de fecha diecinueve de mayo de mil novecientos setenta y ocho, sin perjuicio de los acuerdos convenidos entre la Sociedad beneficiaria y los propietarios afectados.

Dado en Madrid a cuatro de abril de mil novecientos setenta y nueve.

JUAN CARLOS

El Ministro de Industria y Energía,
AGUSTIN RODRIGUEZ SAHAGUN

13457 REAL DECRETO 1253/1979, de 4 de abril, sobre otorgamiento a «AMOCO» y «CONSPAIN» de un permiso de investigación de hidrocarburos situado en la zona C, subzona a).

Vista la solicitud presentada por «Amoco España Exploration Company (AMOCO)» y «Continental Oil Company of Spain (CONSPAIN)» para la adjudicación de un permiso de investigación de hidrocarburos, situado en la zona C, subzona a), denominado «Delta Marino Sur», y teniendo en cuenta que las solicitantes poseen la capacidad técnica y financiera necesarias, que proponen un programa de trabajos razonables con unas inversiones superiores a las mínimas reglamentarias, y que son las únicas solicitantes, procede otorgar a «AMOCO» y «CONSPAIN» el mencionado permiso.

En su virtud, a propuesta del Ministerio de Industria y Energía y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día cuatro de abril de mil novecientos setenta y nueve,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se otorga conjuntamente y con participación del cincuenta por ciento, respectivamente, a las Entidades «Amoco España Exploration Company (AMOCO)» y «Continental Oil Company of Spain (CONSPAIN)», el permiso de investigación de hidrocarburos que a continuación se describe con las longitudes referidas al meridiano de Greenwich:

Expediente número novecientos veinte.—Permiso «Delta Marino Sur», de treinta y seis mil trescientas ochenta hectáreas,