

traslado de 15 unidades escolares de Educación General Básica y dos de Educación Especial al edificio del antiguo Instituto Nacional de Bachillerato. El resto de las unidades funcionarán: cuatro de Educación General Básica y una de Educación Preescolar —párvulos— en la Cooperativa, y tres unidades escolares de Educación Preescolar —párvulos— quedarán en el actual domicilio de calle José Antonio, 6.

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

Dios guarde a V. I.

Madrid, 15 de junio de 1979.—P. D., el Subsecretario, Juan Manuel Ruigómez Iza.

Ilmo. Sr. Director general de Educación Básica.

MINISTERIO DE TRABAJO

17954

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo interprovincial entre la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal de vuelo.

Visto el Convenio Colectivo interprovincial entre la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal de vuelo de fecha 24 de abril de 1979;

Resultando que con fecha 27 de abril de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al Convenio Colectivo interprovincial entre la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal de vuelo, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación, cuyo Convenio fue firmado el 24 de abril de 1979 por las partes negociadoras, con vigencia de 1 de febrero de 1979 hasta el 31 de enero de 1980;

Resultando que con fechas 8 de septiembre de 1978, 11 de septiembre de 1978, 27 de septiembre de 1978 y 18 de octubre de 1978, se presentaron ante esta Dirección sendos escritos, respectivamente, de la Presidencia y Delegado de la Sección Sindical del Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas, del Presidente de la Asociación Profesional de Mecánicos de Vuelo de España, del Secretario general del Sindicato Federal del Transporte Aéreo de la Unión General de Trabajadores y de los Auxiliares de vuelo y miembros del Comité de Vuelo de AVIACO, en los que se denunciaba el anterior Convenio Colectivo de AVIACO y su personal de vuelo. Además, los dos primeros anunciaban su propósito de concertar un Convenio cuyo ámbito se limitaría a los grupos de Pilotos y Oficiales técnicos de vuelo, el primero, y a los Pilotos y Oficiales técnicos mecánicos de vuelo, el segundo, según el orden como quedan reseñados;

Resultando que con suspensión del plazo de homologación y por tratarse de una Empresa pública, en aplicación del artículo primero del Real Decreto-ley 217/1979, de 19 de enero, fue sometido el presente Convenio a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la cual, en la reunión celebrada el 18 de junio de 1979, le prestó su conformidad por adaptarse a lo dispuesto en el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre, sobre Política de Rentas y Empleo, en relación con el de igual rango y materia de 25 de noviembre de 1979;

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

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

Considerando que las partes ostentaron, tanto durante la fase de negociación como de la suscripción del Convenio Colectivo, capacidad representativa legal suficiente para negociar un nuevo que afectase al personal Auxiliar de vuelo, y así se la reconocieron recíprocamente;

Considerando que habiendo prestado su conformidad a este Convenio Colectivo la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, que previenen las disposiciones en vigor, y no observándose en sus cláusulas oposición, contradicción o infracción a normas de derecho necesario, procede su homologación con la advertencia prevista en el artículo 5.º, 3.º 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 dictadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

1. Homologar el Convenio Colectivo interprovincial para la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal de vuelo, haciéndoles saber de que ello se entiende sin perjuicio de los efectos prevenidos en el párrafo 3.º del artículo 5.º del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre.

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, 25 de junio de 1979.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo interprovincial para la Empresa «Aviación y Comercio, S. A.» (AVIACO), y su personal de vuelo.

CONVENIO COLECTIVO INTERPROVINCIAL ENTRE LA EMPRESA «AVIACION Y COMERCIO, S. A.» (AVIACO), Y SU PERSONAL DE VUELO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

Art. 2. *Ámbito personal.*—El presente Convenio afecta a los trabajadores contratados como personal de vuelo de plantilla en AVIACO («Aviación y Comercio, S. A.»), con contrato por tiempo indefinido, encuadrado en el grupo de Auxiliares 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 (escala pasiva de vuelo) se regirá por lo expresamente regulado en el anexo III.

Se excluyen de este ámbito:

- El personal encuadrado en otros grupos laborales, aunque eventualmente preste servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.
- El que no esté contratado como fijo.

Art. 3. *Ámbito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de febrero de 1979. Tendrá vigencia hasta el 31 de enero de 1980 y será prorrogable, tácitamente, por periodos de doce meses si, con una antelación mínima de tres a su vencimiento, no se ha solicitado oficialmente su revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

Art. 4. *Compensación y absorción.*—Cuántas mejoras económicas se establecen en este Convenio no producirán la compensación de aquellas que, con carácter voluntario o pactado, tuviese ya otorgadas la Compañía.

Por el contrario servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro.

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

Si antes de su homologación la autoridad competente modificara sustancialmente algunas de sus cláusulas, la Comisión Deliberadora deberá considerar si tales modificaciones implican o no la necesidad de revisar otros pactos del Convenio con anterioridad a someterlo de nuevo a homologación.

Art. 6. *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 a la que los tripulantes aceptan realizar según Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

Art. 7. *Readaptación de Auxiliares de vuelo.*—Si, como consecuencia de la modificación de los sistemas operativos internos, los avances de la técnica o normas recibidas de la autoridad aeronáutica, fuera necesario alterar la composición de las tripulaciones, la Dirección, con respecto tan sólo a los tripulantes que en la fecha de entrada en vigor del presente Convenio figuran en plantilla, los adaptará a nuevas funciones o puestos de trabajo en vuelo, de análoga o superior consideración, o en tierra en caso de que éstos no existieran, en tanto reúnan el conjunto de condiciones exigidas para la declaración de aptitud de cada tripulante.

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

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

Art. 8. *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*—Los tripulantes, durante el ejercicio de sus funciones, se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias para la protección de vidas y bienes que ésta les confie y evitar toda acción u omisión voluntaria que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 9. *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*—Los tripulantes se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que

les corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

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

Con anterioridad a la prestación de servicios en cualquier avión, la Compañía se compromete a impartir al tripulante un curso completo de salvamento y comercial. Asimismo todos los tripulantes deberán asistir a cursos de refresco, como mínimo, una vez al año.

La Compañía controlará las fechas de vencimiento de los títulos, licencias y pasaportes, estos últimos si son precisos para la realización de los vuelos que se asignan al tripulante, avisando de su caducidad con antelación suficiente y dando las facilidades precisas para su renovación.

Los gastos de actualización de esta documentación serán satisfechos por la Compañía.

Art. 10. *Otras actividades.*—Los tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad profesional aérea retribuida, ajena a la Compañía ni efectuar vuelos como tripulantes fuera de ella por cuenta ajena ni retribuido por cuenta propia, mientras estén en activo en la Compañía, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente.

Art. 11. *Banalización de Auxiliares de vuelo.*—Los Auxiliares de Vuelo quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase, siempre que actúen en equipo, en aeronaves que la Compañía utilice en régimen de alquiler y en las Compañías asociadas o concertadas con aquéllas, siempre que sean operadas por tripulaciones técnicas de AVIACO. Para cumplir esta obligación y en defecto de voluntarios o personas que hayan aceptado estos servicios en su contrato, la Compañía establecerá los correspondientes turnos entre sus Auxiliares de vuelo del más moderno al más antiguo, según el escalafón profesional y dentro de cada flota.

En casos especiales, en los que por las condiciones singulares en que hayan de realizarse los servicios sea necesario el establecimiento de normas específicas de retribución, higiene, seguridad, etc., se pactarán las normas según las que hayan de efectuarse estos vuelos por la Comisión Interna, la que podrá asimismo acordar la realización de vuelos con tripulaciones técnicas de otras Compañías.

Art. 12. *Legislación vigente y Reglamentos Internos.*—Para que las operaciones de vuelo de AVIACO se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes y la Compañía se comprometen a cumplir las normas vigentes, muy especialmente las contenidas en los Manuales de Operaciones, de Ruta y Aviación. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabiliza de facilitar a los tripulantes acceso a los Manuales vigentes de Operaciones, de Ruta y Manual de Operación 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, tanto nacionales como extranjeras.

Art. 13. *Comisión Interna.*—Con el fin de agilizar la aplicación y efectividad del Convenio y preparar los estudios previos a las propuestas que hayan de elevarse a la autoridad laboral, se crea en el seno de la Empresa una Comisión Interna de carácter ejecutivo, compuesta por cuatro representantes de la Compañía y cuatro de los Auxiliares de vuelo, los cuales tendrán acceso a la documentación necesaria al efecto.

Son competencia de esta Comisión:

- Los asuntos relacionados con la vigilancia, interpretación y aplicación del Convenio.
- Las materias reguladas en Convenio en que existan lagunas que dificulten su desarrollo.
- La elaboración de estudios y documentos, bien sean para elevar a la consideración del órgano a quien compete la decisión o para ser tenidas en cuenta en futuros Convenios.

La Comisión podrá adoptar acuerdos de obligado cumplimiento cuando ambas partes componentes estén conformes. Ello no impedirá que se pueda plantear la anulación o revocación de dichos acuerdos ante la autoridad competente, sin suspensión de la eficacia de los mismos, en tanto se resuelve sobre tal pretensión.

Art. 14. *Normas procesales de la Comisión Interna.*—El orden del día de cada sesión incluirá los temas presentados hasta ocho días antes de su fecha.

La Comisión Interna podrá acordar la formación de grupos de trabajo para temas específicos.

Se reunirá normalmente cada mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones cuando se considere urgente o necesario convocarlas.

De no alcanzarse acuerdo sobre un tema propuesto a la Comisión Interna, ésta remitirá lo actuado a la Inspección de Trabajo, en demanda de la resolución oportuna. En tanto recae esta decisión, se aplicará el criterio de tanto más favorable al empleado.

Art. 15. *Trato más favorable.*—Cuando la interpretación del texto del Convenio se prestare a soluciones dudosas, se aplicará en cada caso concreto aquella que sea más favorable a los tripulantes.

Cuando la Comisión Interna, en materia de interpretación y aplicación del Convenio, llegue a la conclusión de que la norma a aplicar no ofrece un sentido claro, resolverá en el que más favorable resulte para el trabajador.

La aplicación de este principio tiene lugar en el caso descrito, pero no cuando las partes entiendan claras soluciones contrapuestas, en el que se actuará conforme a lo dispuesto en el artículo 14.

CAPITULO II

Definiciones, funciones y clasificación

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 16. *Alcance de las definiciones.*—Se desarrolla en este capítulo la definición de los distintos tripulantes, de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo, en el ámbito laboral, esta redacción cuando exista contradicción, lagunas o problemas de interpretación sobre cualquiera otra existente.

Art. 17. *Tripulante.*—Persona a quién la Dirección de AVIACO puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 18. *Tripulante Técnico.*—Tripulante en posesión de título, licencia y calificación o calificaciones que permiten asignarle obligaciones esenciales para la operación de una aeronave.

Art. 19. *Tripulante Auxiliar.*—Tripulante en posesión de licencia y calificación o calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Art. 20. *Tripulación.*—Conjunto de Tripulantes Técnicos y Auxiliares nombrados expresamente por la Dirección de AVIACO para la realización de un servicio de vuelo.

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

Art. 21. *Auxiliar de vuelo.*—Tripulante en posesión del certificado expedido por la Autoridad Aeronáutica que le acredite como tal, encuadrado en el grupo laboral correspondiente, y que tiene como misión atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitar las provisiones y servicios necesarios y procurar en todo momento el bienestar del pasajero.

Deberá realizar asimismo aquéllos servicios previos y posteriores al vuelo en que tome parte, que estén directa o indirectamente relacionados con sus funciones a bordo.

Asimismo, el Auxiliar de vuelo deberá estar en posesión de la correspondiente tarjeta de salvamento, cuando así lo disponga la Autoridad Aeronáutica.

SECCION SEGUNDA.—FUNCIONES

Art. 22. *Jefe de Cabina.*—Auxiliar de vuelo que, superados los cursos de capacitación y nombrado por la Compañía, desempeña, por delegación del Comandante, el mando de la tripulación Auxiliar para dirigir, supervisar y realizar la operación de aquélla.

Los Jefes de Cabina habrán de tener la nacionalidad española.

SECCION TERCERA.—CLASIFICACIONES

Art. 23. *Clasificación laboral.*—Los Auxiliares de vuelo se clasifican a efectos laborales en un grupo profesional de igual denominación.

Art. 24. *Antigüedad laboral.*—Vendrá dada por la fecha de ingreso en la Compañía, computándose a éstos efectos los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de AVIACO y descontándose el permanecido en excedencia voluntaria.

Art. 25. *Escalafón laboral.*—La Empresa cerrará el 31 de diciembre de cada año un escalafón laboral en el que encuadrará a los Auxiliares de vuelo, ordenados de acuerdo con el tiempo de servicios efectivos en su Grupo.

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

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

- Número de Orden.
- Nombre y apellidos.
- Fecha de nacimiento.
- Fecha de ingreso en la Empresa.
- Fecha de nombramiento para dicho grupo.
- Nivel económico alcanzado.

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

Dentro de los tres primeros meses de cada año, la Empresa dará a conocer al personal el escalafón cerrado al 31 de diciembre del año anterior. Este tendrá un plazo de treinta días natu-

rales, a partir de la publicación del escalafón para reclamar ante la Empresa sobre la situación que en el mismo se le haya asignado, la que habrá de resolver en idéntico plazo. En caso de serle denegada la reclamación podrá acudir, en el plazo de cincuenta días naturales, computados desde el siguiente al de la notificación de la contestación denegatoria, ante la Jurisdicción competente. Cuando la Empresa dejara transcurrir el plazo establecido para resolver sin hacerlo, el plazo de cincuenta días comenzará a contarse desde el siguiente al vencimiento de aquél.

Art. 26. *Clasificación Económica.*—Se considera nivel cada uno de los escalones retributivos que un tripulante puede alcanzar de acuerdo con las normas de promoción y que regula sus emolumentos, con independencia de su puesto de trabajo.

Se establecen los niveles: 1B, 1A, 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7.

Art. 27. *Escalafón profesional de Auxiliares de vuelo.*—En este escalafón se relacionarán los Auxiliares de vuelo, de acuerdo con su fecha de ingreso en el grupo laboral, y de ser esta la misma, por las calificaciones obtenidas a la vista de las condiciones que acrediten y de las pruebas superadas.

Se especificarán, al menos, la edad, antigüedad en la Compañía y la fecha de suelta como Jefe de Cabina, en su caso.

El escalafón profesional se cerrará el 31 de diciembre de cada año, publicándose antes del 31 de marzo siguiente. Las reclamaciones contra el mismo se plantearán conforme al procedimiento establecido en el artículo 25, respecto del escalafón laboral.

De acuerdo con este escalafón, se regulará la concesión de vacaciones, desplazamientos, cambios de avión y, en su caso, permiso sin sueldo y vuelos especiales. El cambio de avión de Jefes de Cabina se hará de acuerdo con su fecha de suelta.

CAPITULO III

Ingreso, progresión y promoción

Art. 28. *Admisión.*—La admisión del personal Auxiliar de vuelo de la Compañía, se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos 26 y 30.

Art. 29. *Condiciones y pruebas de ingreso.*—Las condiciones que deberán reunir los tripulantes para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección, que establecerá, en cada momento, pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo, a superar junto a las restantes normas a cumplir.

La representación de los tripulantes podrá proponer las pruebas que juzgue oportunas a la Dirección, quién habrá de comunicar a los representantes las que definitivamente establezca, diez días antes, al menos, de la fecha en que se hagan públicas.

A su ingreso en la Compañía, los Auxiliares de vuelo quedarán encuadrados, de acuerdo con los requisitos exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la Compañía, en el último nivel, incluso en el caso de que su ingreso sea por integración o fusión de otra Compañía en AVIACO.

Art. 30. *Preferencia para el ingreso.*—En igualdad de condiciones, tendrá preferencia para el ingreso, además de las establecidas con carácter general por la legislación vigente:

1. Quienes desempeñen o hayan desempeñado funciones en la Empresa.

Esta preferencia no será tenida en cuenta en el supuesto de que constare nota desfavorable respecto de la persona de que se trate.

2. Los viudos, huérfanos, hijos y hermanos de los trabajadores de la Empresa, estén éstos en activo o jubilados, hayan fallecido o sean pensionistas.

Las preferencias del punto 1 prevalecer sobre las del 2; las de este se decidirán por el orden en que se enumeran.

Art. 31. *Cambio de avión de Auxiliares de vuelo.*—La asignación de Auxiliares de vuelo a las flotas se hará, de acuerdo con las necesidades de éstas, por el orden del escalafón profesional, correspondiendo a los de número más bajo la flota de superior categoría.

Esta norma no es de aplicación a los calificados como intérpretes, para cuya asignación se tendrá en cuenta el número de ellos que necesite cada flota, si bien, determinado ese número, la selección de intérpretes se hará de acuerdo con el escalafón profesional.

Los Auxiliares de vuelo podrán volar dos tipos de avión. El primero de ellos será el que les corresponda conforme a los criterios expuestos en los párrafos precedentes.

El segundo será el designado por la Compañía para cada tripulante: no obstante ello, cuando una flota sufra reducción o aumento de tripulaciones, podrán ser reprogramados en la flota inmediata superior o inferior, pero en un mismo mes no podrán programarse inicialmente vuelos en dos flotas distintas.

Podrá prestar servicios en la flota de su segunda calificación cuando previamente se hayan utilizado la totalidad de los tripulantes de servicio en esta, excepto en los casos en que lo previsto pueda suponer un retraso.

Art. 32. *Asignación voluntaria de tipo de avión a Auxiliares de vuelo.*—Cuando un Auxiliar de vuelo solicite pasar a tipo de avión de inferior categoría al que, según el escalafón profesional, le corresponde, o permanecer en el que tiene asignado cuando proceda su paso a otro superior, se accederá a su solici-

tud y quedará obligado a permanecer en el que voluntariamente ha elegido durante un plazo mínimo de dieciocho meses. Estas peticiones habrán de presentarse por escrito.

En estos casos, su segundo tipo de avión será el que decida la Compañía, de acuerdo con las necesidades del servicio.

Si el tripulante que haga uso de esta facultad solicita voluntariamente desplazamiento, se aplicarán las siguientes normas:

1. Permanecerá en el mismo tipo de avión dos años, a contar desde la fecha de concesión del desplazamiento, sin que durante este tiempo pueda volver a solicitar otro.

2. En tanto no cambie de avión y a efectos de cambio de nivel, el tiempo transcurrido sólo se computará en un tercio.

Lo así dispuesto se aplicará también si el tripulante hace uso de nuevo de esta facultad.

Art. 33. *Promoción.*—La promoción de los Auxiliares de vuelo podrá darse por cambio de nivel en su grupo laboral.

Art. 34. *Cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el Auxiliar de vuelo se cumplan las tres condiciones siguientes:

a) Haber permanecido dos años en el nivel alcanzado, excepto para promoción a los niveles 1A y 1B, en que se requiere una permanencia de tres y cinco años, respectivamente, en el nivel anterior.

b) Haber completado el 60 por 100 de la media de las horas voladas por su flota o flotas en que haya permanecido durante este tiempo, excepto las personas que hayan desempeñado cargos directivos o las gestantes que presten servicio en tierra en ese estado.

c) Haber superado satisfactoriamente, para lo que tendrá un máximo de dos oportunidades, 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 como los periódicos de comprobación y calificaciones de aptitudes profesionales requeridas por la Autoridad Aeronáutica.

Art. 35. *Cambio de nivel diferido.*—Cuando un Auxiliar de vuelo, cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo 34, no supere los exigidos en el apartado c) del mismo artículo, quedará diferida su promoción en el doble del tiempo exigido para la promoción normal, o, alternativamente, hasta que haya superado la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

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

Art. 36. *Consideración a Grado Superior.*—La Compañía, en uso de sus facultades y a propuesta de la Dirección de Operaciones, podrá dar la consideración a grado superior a los tripulantes que considere oportuno, con los efectos económicos que correspondan.

Art. 37. *Opción a cambio de grupo de Auxiliares de vuelo.*—En las mismas condiciones que establezca la Compañía para los tripulantes técnicos, se concederá también opción a tal fin a los Auxiliares de vuelo.

CAPITULO IV

Situación del personal

Art. 38. *Vinculación.*—Los tripulantes, según su permanencia en la Empresa, pueden ser fijos, contratados por tiempo determinado, interinos eventuales o de temporada.

Todos los tripulantes, cualquiera que sea el tipo de contrato que les vincule con la Compañía, deberán ser de nacionalidad española.

La Compañía podrá contratar personal extranjero sólo cuando domine idiomas no hablados por los españoles, y únicamente por el tiempo que estén previstas las series de vuelos que les hagan necesarios.

Art. 39. *Fijos.*—Son los contratados por tiempo indefinido para realizar actividades que, por su naturaleza, tienen carácter habitual y permanente en la Compañía.

Art. 40. *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. 41. *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 y ausente no se reintegrare 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. 42. *Eventuales.*—Son los admitidos para realizar una actividad excepcional o esporádica en la Empresa.

El plazo de contratación no podrá exceder de seis meses, salvo que, finalizados éstos, no se hubieran cubierto las necesidades temporales para las que se contrató al empleado; caso en el que podrá formalizarse nuevo contrato eventual por otros tres meses como máximo.

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

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

Art. 43. *Temporeros*.—Son los tripulantes contratados para época o estación determinada. La duración del contrato se adaptará a las necesidades del servicio, sin que pueda exceder de siete meses.

El temporero no podrá ser nuevamente contratado como tal hasta transcurrir un plazo no inferior a siete meses entre el término del contrato precedente y el comienzo del nuevo. Dicho plazo se reducirá a cinco meses cuando el contrato precedente haya durado al menos seis.

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

Art. 44. *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.

Art. 45. *Periodo de prueba*.—Los tripulantes contratados permanecerán en situación de prueba durante un periodo de seis meses, cualquiera que sea la forma de contratación. Durante dicho periodo la Compañía y el tripulante podrán rescindir la relación laboral sin necesidad de preaviso ni derecho a indemnización alguna.

Los tripulantes de nuevo ingreso en esta situación percibirán los emolumentos correspondientes al último nivel de su grupo laboral.

No se establecerá periodo de prueba cuando el ingreso en plantilla del tripulante se produzca a continuación inmediata de la finalización de un contrato como interino, eventual o temporero.

Art. 46. *Tripulantes en plantilla*.—Los tripulantes en plantilla podrán encontrarse en alguna de las situaciones siguientes:

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

Art. 47. *Tripulantes en activo*.—Son los tripulantes que, superado el periodo de prueba, desempeñan al servicio de la Compañía 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 periodos de instrucción, tanto en tierra como en vuelo, y los que se encuentran en comisiones de servicio.

Art. 48. *Comisión de servicio*.—Se entiende por Comisión de servicio el desempeño por los tripulantes de funciones distintas a aquellas para las que efectivamente fueron contratados.

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

También se encuentran en esta situación aquellos tripulantes que, por ser representantes del personal de AVIACO u ocupar cargo sindical en la Empresa, en ambos casos por elección, deban cumplir obligaciones inherentes a su puesto.

Art. 49. *Tripulantes con licencia*:

1. Licencia retribuida.—La Compañía concederá licencia retribuida a los tripulantes que lo soliciten, siempre que medien las causas y por los plazos que siguen:

1.1. Tres días naturales, ampliables a cinco, por enfermedad grave, fallecimiento o entierro del cónyuge, hijos, padres, hermanos (en estos tres casos incluido el parentesco político), abuelos o nietos.

Dos días naturales ampliables a cuatro, caso de alumbramiento de esposa.

Un día natural, ampliable a dos, para asistir a funeral inmediato al óbito, por los familiares que se expresan en el primer párrafo de este apartado.

Ur día natural, ampliable a tres, para asistir a boda de hijos o hermanos, incluso hermanos políticos.

En los casos enumerados se concederá licencia por el periodo 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.

1.2. Diez días naturales ininterrumpidos por contraer matrimonio.

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

1.4. Un día natural para traslado del domicilio habitual. En todos los casos de concesión de licencias retribuidas los empleados deberán informar con la mayor antelación posible a su Jefe inmediato, reservándose la Compañía el derecho de exigir los justificantes o certificados que acrediten la existencia de las causas que motivan su concesión.

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

La Compañía se obliga a conceder licencia no retribuida a un mínimo del 2 por 100 de los Auxiliares de vuelo, durante los meses de enero, febrero, marzo o abril, dependiendo de la Semana Santa, octubre y noviembre, independientemente de haber disfrutado las vacaciones anuales. Las vacaciones forzadas tendrán prioridad sobre la licencia no retribuida.

En caso de gran demanda se concederá, por antigüedad, no pudiendo ser concedido a la misma persona hasta que todos los solicitantes hayan disfrutado los mencionados quince días.

Las peticiones de licencia deberán solicitarse por escrito, como mínimo con veinticinco días de antelación al comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificaciones en el nombramiento del servicio.

Art. 50. *Excedencia voluntaria*.

1. Podrán solicitarla los Auxiliares de vuelo que lleven al menos dos años de servicios efectivos en AVIACO.

La excedencia se podrá solicitar por plazo no inferior a seis meses ni superior a cinco años. Tal plazo no se computará a ningún efecto como de permanencia en la Compañía, y, durante el mismo, el tripulante no tendrá derecho a retribución alguna.

La Compañía estará obligada a conceder excedencia a un Auxiliar de vuelo por cada quince o fracción de la plantilla, dentro de este grupo. No se computará a efectos de este cupo las excedencias por maternidad concedidas al amparo de las normas laborales vigentes.

2. Se tendrán en cuenta separadamente las peticiones de masculinos y femeninos. Si las solicitudes de unos u otras, recibidas en el primer trimestre de cada año natural, no cubrieran el cupo respectivo, el sobrante se atribuirá a la otra fracción.

3. La petición de excedencia, con la que se justificará suficientemente la causa por la que se pide, se resolverá en el plazo de tres meses, contados desde su recepción por la Empresa. Si no estuviera cubierto el cupo establecido se concederá en el expresado plazo; en otro caso, se relacionarán por orden cronológico las solicitudes, que irán siendo atendidas de acuerdo con éste. La concesión de excedencias será comunicada al interesado con quince días de antelación.

4. Inmediatamente antes de la reincorporación al servicio activo, los excedentes habrán de someterse a los reentrenamientos y pruebas que determine la Dirección de Operaciones. El incumplimiento voluntario de esta obligación dará lugar a la pérdida del derecho a la reincorporación.

Durante el periodo de reentrenamiento y pruebas será de aplicación al tripulante las normas complementarias de Seguridad Social establecidas en Convenio.

La reincorporación habrá de solicitarse dentro del mes precedente a la fecha de fin de la excedencia, y se producirá en la primera vacante que haya, realizados el reentrenamiento y pruebas, en la flota en que servía el tripulante al pasar a excedencia o, si ésta no existiera, en la más análoga.

No se concederá nueva excedencia al tripulante que haya disfrutado de esta situación hasta transcurridos cuatro años desde su reincorporación.

Art. 51. *Excedencia especial*.—Dará lugar a esta situación el nombramiento por decreto o elección para cargo político, sindical o de carácter público, cuando su ejercicio sea incompatible con la prestación de servicios en AVIACO.

La misma consideración tendrá la proclamación como candidato oficial a una elección por el tiempo legalmente establecido para la campaña.

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

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

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

Art. 52. *Servicio Militar*.—Los tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este periodo le será computado

como tiempo de servicio efectivo, y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión de la prima garantizada por razón de viaje.

Art. 53. *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 médicos administrativos 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 34, apartado b), que excepcionalmente rebajará el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad.

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. 54. *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 Compañía, hubiera sido provisionalmente dejado en situación de inactividad para el vuelo, en espera de la resolución definitiva que recaiga, siendo su reincorporación inmediata en el caso de ser tal resolución favorable al tripulante.

Igualmente se encontrarán en esta situación las personas 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 de vuelo.

Art. 55. *Preaviso en las peticiones de baja.*—Las peticiones de baja en la Compañía por los Auxiliares de Vuelo deberán solicitarse por escrito con un mes de preaviso.

CAPITULO V

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA.—DEFINICIONES

Art. 56. *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. 57. *Base principal.*—Es aquella que figura fijada en el Contrato de Trabajo del tripulante para su residencia habitual o, en su defecto, el domicilio social de la Compañía.

Art. 58. *Destacamento.*—Situación en la que se encuentra el tripulante desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por tiempo superior a nueve días, sin exceder de siete meses.

Art. 59. *Residencia.*—Situación en la que se encuentra el tripulante desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por tiempo superior a siete meses, sin exceder de dos años.

Art. 60. *Destino.*—Situación en la que se encuentra el tripulante desplazado fuera de su base principal por necesidades del servicio y en régimen de permanencia por tiempo superior a dos años.

Art. 61. *Vuelos de situación, posición y ferry.*—Son vuelos de situación los realizados por los tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo.

Es vuelo de posición aquel en que se desplaza un avión, bien para emprender un servicio programado o para auxiliar a otro averiado.

Se consideran vuelos ferry los que como tales vienen definidos en el Manual del avión (M. V. A.). En estos vuelos no podrán ir Auxiliares de Vuelo.

Art. 62. *Tripulación auxiliar mínima.*—La que como tal fije para cada caso y avión la Autoridad Aeronáutica.

Art. 63. *Tripulación auxiliar operativa.*—Es la mínima necesaria para garantizar la consecución del servicio a bordo programado. En DC-8 es de seis auxiliares en vuelos internacionales y cinco en los nacionales; en DC-9 y CVL, cuatro para vuelos a Escandinavia y tres para los restantes; en F-27 uno, salvo en vuelos internacionales que habrán de ser dos. Estas dotaciones se reducirán a las especificadas a continuación cuando la ocupación del avión no exceda de los pasajeros que se determinan:

	Auxiliares de vuelo	Pasajeros	
DC-8	5	142	
	4	114	
	3	85	
	2	57	
	1	28	
DC-9	2	73	
	1	36	
CVL	2	62	
	1	31	
F-27	1	22	(en vuelos internacionales)

La reducción de los servicios se hará por el orden que tenga establecido la Compañía.

Todas las tripulaciones auxiliares, excepto las de Fokker, deberán ir encabezadas por un Jefe de Cabina, salvo que por causas justificadas haya de sustituirle un punto número uno.

Art. 64. *Tripulación auxiliar reforzada.*—La que comprende tripulantes adicionales, poseedores de licencia que les permite ocupar puesto de trabajo en el avión, con objeto de facilitar a los miembros de la tripulación un descanso parcial en vuelo.

Los tripulantes auxiliares adicionales serán en DC-8 un Jefe de Cabina y un número; en DC-9 y Caravelle, un Jefe de Cabina, y en Fokker, un número.

Art. 65. *Tiempo de vuelo.*—Se considera como tal el transcurrido desde el momento en que la aeronave, por su propia fuerza motriz, se pone en movimiento para emprender el vuelo hasta que, realizado el aterrizaje, queda inmovilizada y son parados sus motores.

A efectos retributivos, el tiempo de vuelo será el establecido para cada tipo de avión y trayecto, más diez minutos de rodaje para cada etapa.

En el caso que el tiempo de vuelo efectuado en un tramo sobrepasase en más de quince minutos el tiempo preestablecido, el tripulante percibirá el tiempo de vuelo real efectuado.

Cuando un trayecto no tenga predeterminedada su duración, a efectos retributivos se computará el tiempo real más diez minutos de rodaje.

Art. 66. *Hora de vuelo diurna y nocturna.*—Será diurna la comprendida entre las seis y las diecinueve horas GMT del lugar donde se inició la actividad.

Nocturna la comprendida entre las diecinueve y las seis horas GMT del lugar donde se inició la actividad.

Art. 67. *Actividad laboral.*—Tiempo durante el que el tripulante permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le asigne.

Comprende los tiempos de actividad aérea y en tierra.

Art. 68. *Actividad complementaria.*—Todo el tiempo comprendido entre dos períodos de actividad aérea, fuera de la base, destacamento, residencia o destino, excluido el tiempo de descanso.

La Compañía estudiará la posibilidad de establecer en el futuro una fórmula retribuida para esta actividad.

Art. 69. *Actividad aérea.*—El tiempo computado desde la presentación de un tripulante en el Aeropuerto, inmediatamente después de terminar un período de descanso, para realizar un servicio de vuelo hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez terminada la última etapa de aquél.

Será diurna la realizada entre las seis y las diecinueve horas GMT y nocturna la restante.

Art. 70. *Actividad aérea incrementada.*—Es la que puede obtenerse cuando en un período de actividad aérea se intercala un tiempo de descanso parcial.

El descanso parcial en tierra permite prolongar los límites de la actividad aérea en la mitad del tiempo de descanso disfrutado, salvo en los vuelos largos en los que aquellos límites se incrementarán hasta un 75 por 100 del tiempo de descanso si los vuelos tienen origen en la base o lugar en que el tripulante ha pernctado, con los servicios hoteleros a que alude el artículo 80.

La actividad aérea incrementada no podrá exceder de dieciocho horas.

Art. 71. *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. Estas serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades de representación del personal.

Art. 72. *Etapas.*—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente.

Art. 73. *Servicio.*—Es el nombrado con objeto de realizar una etapa o serie de etapas entre las cuales puede intercarse uno o varios períodos de descanso parcial fuera de la base.

Art. 74. *Serie de servicios.*—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en base.

Art. 75. *Imaginaria.*—Tripulante a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción.

La imaginaria es un servicio de veinticuatro horas dentro de un día natural.

Al finalizar un servicio de imaginaria se disfrutará de un período de descanso mínimo de diez horas treinta minutos.

La imaginaria que venga precedida de un día libre se iniciará a las siete horas locales; la presentación en el aeropuerto será sesenta minutos más tarde. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de imaginaria no se computará como actividad laboral.

En el mismo día, el servicio de imaginaria no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo. Asimismo, tampoco se podrán programar dos servicios de imaginaria consecutivos.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía, el tripulante deberá recibir aviso, al menos sesenta minutos antes del comienzo de la actividad. La imaginaria

programada en día precedente a uno libre de los sujetos a posible variación, preavisa de la eventualidad de que dicho día libre pierda este carácter.

Los descansos parciales en tierra, mientras se esté en situación de imaginaria, no podrán incrementar el límite de actividad aérea.

Art. 76. *Retén.*—Tripulante en disposición de tomar un servicio con un preaviso de cuatro horas. A efectos de límite de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral. En el mismo día, el servicio de retén no podrá ser programado conjuntamente con un servicio de vuelo ni de imaginaria.

Art. 77. *Incidencias.*—Tripulante que no tendrá asignados servicios para nombrarle los que se considere oportunos, con objeto de estabilizar la programación.

Se le programarán los días libres, pero para el cambio de los que no sean fijos no será preciso preaviso alguno.

Este servicio se programará por períodos quincenales o mensuales y por rotación acumulativa entre todos los tripulantes de una flota, de modo que ningún tripulante la repita hasta tanto no se haya completado la misma.

A los tripulantes en situación de destacamento, residencia o destino, que les correspondiera servicio de incidencias, les será saltado el turno, realizándolo a su regreso a base, a no ser que lo hayan efectuado durante su permanencia en las situaciones citadas.

Los tripulantes en situación de incidencias deberán establecer contacto con la Oficina de programación de vuelos, entre las nueve y las diez horas y las veintidós y las veinticuatro horas locales, con objeto de enterarse del posible vuelo o servicio asignado.

Las imaginarias y retenes podrán ser efectuadas por los tripulantes de incidencias.

En caso de que un tripulante no pueda efectuar el servicio de incidencias por baja o enfermedad, le será programado este servicio en el momento de su reincorporación.

A efectos de límites de programación, la situación de incidencias no dará lugar al cómputo de actividad laboral si no se efectúan servicios. Si se efectúan servicios de vuelo, se computarán de la manera prevista.

Cuando a la incidencia de una flota se le asigne cualquier servicio, podrá cubrir su lugar la incidencia de la flota bivalente.

Art. 78. *Día franco de servicio.*—Es aquel en que, sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo.

Sin perjuicio de que la Compañía le comunique la determinación del servicio lo antes posible, el tripulante está obligado a establecer contacto a este efecto con la Compañía entre las veintidós y las veinticuatro horas de la víspera del día franco de servicio.

Si en esta comunicación no se le asignase servicio, el tripulante quedará relevado de cualquier obligación.

Art. 79. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el tripulante sin que deba ser requerido para efectuar servicio alguno y durante el que puede ausentarse de su base sin restricciones.

A efectos de preservar la realidad del día libre, cuando se disfrute entre dos días de servicio, el tripulante no estará obligado a presentarse para iniciar el servicio antes de las siete horas del día siguiente al libre.

Tampoco podrá ser requerido el tripulante para presentarse para iniciar un servicio antes de las siete horas del día siguiente al último de una serie ininterrumpida de días libres.

Art. 80. *Lugar de descanso.*—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los tripulantes.

Art. 81. *Tiempo de descanso.*—Es el asignado a un tripulante con el fin específico de que pueda descansar entre dos períodos de actividad aérea.

Art. 82. *Descanso mínimo.*—El tiempo de descanso mínimo será igual al invertido en el servicio precedente y nunca inferior a diez treinta horas, computándose desde media hora después de calzos hasta la hora de presentación para realizar otro servicio, salvo que el tripulante se encuentre fuera de la base y esté establecida la recogida, caso en el que su duración será de diez horas y se computará desde media hora después de calzos hasta la hora de recogida.

Durante el tiempo de descanso, no se podrá tomar contacto con el tripulante, excepto durante los últimos sesenta minutos del citado período.

Art. 83. *Descanso parcial en vuelo.*—Tiempo durante el que un tripulante, por estar la tripulación reforzada y disponiendo a bordo de un lugar adecuado, queda relevado de toda función a bordo.

Este tiempo debe ser de dos horas como mínimo y se considera como de actividad aérea.

Art. 84. *Descanso parcial en tierra.*—Tiempo durante el que un tripulante puede descansar en lugares en los que disponga de cama y servicios sanitarios mínimos provistos por la Compañía.

El descanso parcial en tierra deberá ser como mínimo de seis horas en programación, sin que el total llegue a cubrir el tiempo de descanso mínimo.

El descanso parcial en tierra se considera de actividad aérea.

Art. 85. *Límite de actividad aérea normal.*—Se considera límite de actividad aérea normal el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 86. *Máximo de actividad aérea.*—Es el que se obtiene incrementando el tiempo límite de actividad aérea normal con aquel del que puede disponer un Comandante, con objeto de poder terminar un servicio.

El incremento potestativo de los Comandantes que cita el artículo 91 del presente Convenio no será programable.

SECCION SEGUNDA.—LIMITACIONES Y REGULACIONES

Art. 87. *Limitaciones.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones, la programación de servicios se ajustará a las limitaciones contenidas en esta sección.

La programación se hará de acuerdo con las normas reguladoras de trabajo y descanso.

La Compañía regulará, trimestralmente, las programaciones de modo que las horas voladas, diurnas, nocturnas, nacionales e internacionales, imaginarias, retenes y días libres queden distribuidos equitativamente por bases, y entre todos los tripulantes de cada flota, salvo que circunstancias técnicas o de salud limiten la disponibilidad de los tripulantes.

La Compañía tendrá la obligación de publicar en los meses de enero, abril, junio y octubre las horas voladas por los tripulantes.

Art. 88. *Límite de actividad laboral mensual.*—El número máximo de horas de actividad laboral mensual, a efectos de programación, es de ciento sesenta y cinco.

Art. 89. *Límites de actividad aérea:*

Vuelos de dos etapas: Catorce horas.

Vuelos de tres o cuatro etapas: Trece horas.

Vuelos de más de cuatro etapas: Doce horas.

Vuelos con tripulación reforzada: Dieciocho horas.

En el número de etapas no se consideran las escalas técnicas, vuelos de situación ni posición.

Si un servicio se inicia entre las cero y las seis horas locales, tendrá una actividad máxima de diez horas.

Cuando un tripulante se encuentre en servicio a las dos horas, habiendo iniciado antes de las cero horas, el límite de actividad aérea será de doce horas.

Los servicios que requieran actividad superior a catorce horas serán estudiados por la Empresa y el Comité de Vuelo, para determinar en cada caso las condiciones en que se puede llevar a cabo.

Para la realización de un servicio de más de trece y hasta catorce horas en programación con más de dos etapas y hasta cuatro, se asignará a la terminación del servicio un día libre sobre los establecidos en este Convenio.

Con objeto de completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar las actividades establecidas cuando la ejecución del mismo pudiera ser causa de perjuicio notorio para la Compañía (vuelos retrasados por avería, condiciones atmosféricas, etc.).

Art. 90. *Incremento de actividad en día de servicio.*—Sin necesidad de previo aviso, la Compañía podrá incrementar hasta el límite de la actividad aérea normal previsto en el artículo 89 la actividad de un tripulante que tiene un servicio programado, siempre y cuando el regreso sea al punto de partida o al previsto como destino en el servicio programado.

Art. 91. *Facultades del Comandante.*—No obstante las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada porque alguno o algunos de los tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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.

Art. 92. *Límite máximo de horas reales de vuelo:*

Límite mensual: Noventa y cinco horas.

Límite trimestral: Doscientos sesenta horas.

Límite anual: Ochocientos cincuenta horas.

En estas horas se incluyen los tiempos de rodaje (calzo/calzo).

Los períodos anteriormente citados se computarán de acuerdo con el año aeronáutico (1 de noviembre/31 de octubre).

Art. 93. *Límite de etapas.*—El máximo de etapas programables en un período de veinticuatro horas será de seis.

A partir de las dos horas locales, no se podrá programar un sexto despegue de un servicio, ni un quinto cuando se hayan sobrepasado doce horas de actividad en la hora mencionada.

Art. 94. *Límite de serie de servicios.*—La programación de la serie tendrá una duración máxima de circo días.

En aquellos supuestos en los que la programación de la serie exija una duración superior a cinco días, la Compañía y representantes del personal de vuelo pactarán la que aquélla haga necesaria.

Art. 95. *Límite de servicios de vuelo entre las dos y las seis horas.*—No se podrán programar mensualmente a un tripulante más de ocho servicios de vuelo ni tres consecutivos que impliquen actividad aérea entre las dos y las seis horas locales del lugar en que se inició aquélla, salvo vuelos de situación.

Art. 96. *Días libres.*—Los tripulantes disfrutarán cada mes de diez días libres en su base.

Las condiciones de utilización serán:

1. Seis de ellos, al menos, estarán unidos tres a tres y no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de treinta y seis horas. En todo caso, los diez días libres deberán disfrutarse dentro del mes a que correspondan.

2. Al regreso a base después de un vuelo transatlántico, se disfrutará de uno de los días libres.

3. Será día libre la víspera de aquel en que el tripulante haya de pasar el reconocimiento médico reglamentario. Este último se considerará de servicio.

4. Durante un curso teórico, serán libres los fines de semana desde el mediodía del sábado.

5. Sobre los diez días libres, el tripulante que haya de incorporarse a destacamento, residencia o destino, dispondrá de dos, cuatro o seis días, respectivamente, para organizar su traslado. A su regreso a base principal tendrá a disposición la mitad del número de días asignados para la incorporación.

Art. 97. *Preavisos.*—Las programaciones mensuales deberán ser entregadas a los tripulantes cinco días antes del inicio del mes para el que han sido programados.

Los plazos de preaviso serán, para la permuta de día libre de entre los susceptibles de variación, de treinta y seis horas; para destacamento, residencia o destino, quince, veinte y cuarenta días, respectivamente.

Las vacaciones anuales deberán ser conocidas con treinta días de antelación.

El preaviso para un cambio de servicio programado se comunicará al tripulante a la llegada del servicio precedente realizado, o antes de las veintidós horas si no está realizando servicio alguno, no pudiendo en este último supuesto fijarse la hora de presentación antes de las siete horas.

SECCION TERCERA.—VACACIONES

Art. 98. *Definición.*—Período de treinta y cuatro días seguidos, o dos periodos de diecisiete días al año, que disfrutaran los Auxiliares de Vuelo en los tiempos de disponibilidad.

Por cada quinquenio de servicios efectivos en la Compañía, se incrementarán en un día las vacaciones. Independientemente de ello, a los quince años de servicio se añadirá otro día más.

La Compañía se obliga a conceder vacaciones a un 2 por 100 al menos de los Auxiliares de vuelo en los meses de abril a septiembre, ambos inclusive.

Art. 99. *División.*—Los tripulantes podrán solicitar las vacaciones anuales en un solo período o en dos de igual duración.

Si las disponibilidades de la flota lo permiten, tendrán prioridad la solicitud por mes completo sobre la que divida las vacaciones.

Art. 100. *Vacaciones y desplazamientos:*

1. Los tripulantes en situación de destacamento no tendrán derecho, mientras permanezcan en ella, a que se les respeten los turnos voluntarios de vacaciones que hubieran solicitado.

Tiene prioridad el destacamento sobre las vacaciones. Si por necesidades del servicio un tripulante destacado ha de tomar forzosamente las vacaciones, continuará en aquella situación.

2. En lo relativo a vacaciones se equipara residencia y destino a permanencia en base principal. Las rotaciones se harán, de acuerdo con lo dispuesto con carácter general, entre los resienciados o destinados en el mismo lugar.

El señalamiento de residencia o destino o el regreso se considerará cambio de flota a efectos de la determinación de rotaciones.

Art. 101. *Solicitudes.*—Entre el 15 de septiembre y el 15 de octubre de cada año, la Dirección de Operaciones comunicará a los Auxiliares de Vuelo los condicionamientos que existan en orden a la petición de vacaciones.

Antes del 31 de octubre, aquéllos comunicarán a la Dirección de Operaciones sus preferencias. De no hacerlo así, se entenderá renunciar a elegir fecha de vacaciones.

Art. 102. *Puntuación.* A los Auxiliares de Vuelo que disfruten vacaciones en turnos voluntarios se les atribuirán los puntos que correspondan según el siguiente baremo:

Mes	Primera quincena	Segunda quincena	Total
Julio, agosto	12	12	24
Septiembre	10	6	16
Junio	4	8	12
Abril, mayo	4	4	8
Diciembre	0	6	6
Restantes meses	0	0	0

A los que así corresponda se añadirá un punto por cada día en jueves, viernes, sábado y domingo de Semana Santa y dos en 24 y 31 de diciembre y 1 y 6 de enero.

A cada día disfrutado se atribuirá la puntuación que proceda, redondeando la suma de puntos del conjunto de las vacaciones.

Las puntuaciones alcanzadas se acumularán a las de años anteriores y se harán públicas en el mes de enero de cada año.

Los Auxiliares de Vuelo, a su ingreso en plantilla como tales, tendrán la puntuación del que la tenga más alta.

Art. 103. *Concesión.*—Se hará dentro de cada flota, de acuerdo con los criterios que siguen:

1. Voluntarias: Tendrá prioridad el tripulante con menor puntuación. El empate se resolverá en favor del de menor número en la clasificación profesional.

2. Forzosas: Se atribuirán aplicando en orden inverso la regla establecida en el párrafo precedente. Se podrán asignar turnos forzosos por periodos de diecisiete días, si entre ellos se intercalan tres o más quincenas de actividad. Ningún tripulante será enviado forzoso de vacaciones hasta que los de puntuación superior a la suya hayan disfrutado el mes completo o, en su caso, los primeros diecisiete días.

3. Tendrá preferencia la asignación de vacaciones voluntarias sobre forzosas.

4. Cuando las vacaciones de un instructor coincidan con un período de instrucción programado, tendrá prioridad este último.

Art. 104. *Notificación.*—El señalamiento de vacaciones se hará con al menos treinta días de antelación a su comienzo. Hasta esta comunicación no será definitiva la determinación de la fecha de vacaciones.

SECCION CUARTA.—DESPLAZAMIENTO

Art. 105. *Solicitud.*—Todo Auxiliar de Vuelo podrá solicitar destacamento, residencia o destino, salvo que razones técnicas lo impidan. En este caso, tales razones le serán comunicadas por escrito por la Dirección de Operaciones.

Cuando no esté determinada a priori la duración del desplazamiento, se entenderá asignado destino. Terminada la situación y a la vista del tiempo permanecido en ella, se resolverá si ha sido residencia, destacamento o destino, procediéndose, en su caso, a regularizar la consideración, puntuación y gratificación inicialmente asignadas.

Art. 106. *Procedimiento.*—La Dirección de Operaciones ofrecerá por escrito, con la máxima antelación posible y al menos quince días antes de la fecha de preaviso correspondiente, los turnos disponibles.

Los tripulantes que lo deseen comunicarán por escrito su petición hasta ocho días antes de la fecha de preaviso.

Art. 107. *Puntuación.*—A los Auxiliares de Vuelo que soliciten desplazamiento voluntariamente se les atribuirán los puntos que correspondan según el siguiente baremo.

- Destacamentos: 1 punto por mes.
- Residencias: 0,85 puntos por mes.
- Destinos: 0,60 puntos por mes.

A la puntuación resultante de multiplicar el tiempo permanecido, expresado en meses, por el coeficiente asignado se sumarán dos puntos por cada vez que se asigne el desplazamiento.

La puntuación así alcanzada constará en la relación de tripulantes de cada flota, acumulándose las obtenidas en cada año por desplazamientos voluntarios.

Los Auxiliares de Vuelo, a su ingreso en plantilla como tales, tendrán la puntuación del que la tenga más alta.

Art. 108. *Concesión.*—Se hará dentro de cada flota de acuerdo con los criterios siguientes:

1. Voluntario: Tendrá prioridad el tripulante con menor puntuación. El empate se resolverá en favor del de número menor en la clasificación profesional.

En todo caso, no se repetirá desplazamiento en tanto no hayan rotado todos los tripulantes encuadrados en la misma flota, que lo soliciten.

2. Forzosos: No cubierto totalmente un desplazamiento con voluntarios lo será con forzosos, aplicando en orden inverso la regla establecida en el párrafo anterior.

No se podrán asignar turnos forzosos consecutivos hasta tanto no hayan rotado los demás tripulantes de la misma flota.

Determinados por la Dirección los desplazamientos que correspondan a cada tripulante, los desplazados con carácter forzoso podrán intercambiar los turnos entre sí voluntariamente, realizando cada uno el correspondiente al otro, siempre que ello no entre en conflicto con la planificación de las flotas (turnos de vacaciones, servicios, etc.).

Los desplazamientos de la totalidad de una flota se considerarán forzosos a todos los efectos.

CAPITULO VI

Retribuciones

Art. 109. *Conceptos retributivos.*—Los tripulantes fijos en plantilla serán retribuidos por los siguientes conceptos:

1. Retribuciones fijas:

- 1.1. Sueldo base.
- 1.2. Premio de antigüedad.
- 1.3. Prima garantizada por razón de viaje.
- 1.4. Gratificaciones extraordinarias.
- 1.5. Gratificación por cierre de ejercicio.
- 1.6. Gratificación por compensación.
- 1.7. Gratificación Jefatura Cabina.

2. Retribuciones variables:

- 2.1. Prima por razón de viajes (bloques 1, 2 y 3).
- 2.2. Plus de nocturnidad.
- 2.3. Prima por actividad laboral.
- 2.4. Comisiones por ventas a bordo.

3. Otras percepciones:

- 3.1. Dietas.
- 3.2. Gratificaciones por destacamento, residencia y destino.

4. Protección a la familia.

Art. 110. *Sueldo base.*—Los sueldos bases del grupo laboral de Auxiliares de Vuelo son los expresados para cada nivel en el anexo I.

Art. 111. *Premios de antigüedad.*—El personal de plantilla recibirá, en concepto de premio por antigüedad, un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía.

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

Art. 112. *Prima garantizada por razón de viaje.*—Por este concepto percibirán los Auxiliares de Vuelo las cantidades especificadas en el anexo I, según nivel. Estas tablas están calculadas sobre la base de sesenta horas al precio del primer bloque.

Art. 113. *Gratificaciones extraordinarias.*—Los Auxiliares de Vuelo percibirán, los días 17 de julio y 23 de diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad, prima garantizada por razón de viaje y, para quienes les corresponda, la gratificación por Jefatura de Cabina.

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. 114. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—Por este concepto se concederá una gratificación por cierre de ejercicio, consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima garantizada por razón de viaje, o parte proporcional, en su caso.

Esta gratificación se hará efectiva en el mes de abril.

Art. 115. *Gratificación por compensación.* El importe a recibir por los Auxiliares de Vuelo por este concepto es el que se detalla en el anexo I.

Art. 116. *Gratificación por Jefatura de Cabina.*—Los tripulantes Auxiliares que desempeñen el cargo de Jefe de Cabina percibirán catorce veces al año una gratificación equivalente al 30 por 100 del sueldo base y prima garantizada por razón de viaje correspondiente al nivel alcanzado.

Art. 117. *Prima por razón de viaje.*—Será la determinada para cada nivel en el anexo I.

Art. 118. *Plus de nocturnidad.*—Por este concepto, las horas reales de vuelo comprendidas dentro de los límites de la actividad aérea nocturna se abonarán con un incentivo del 15 por 100.

Art. 119. *Prima por actividad laboral.*—La actividad laboral superior a 165 horas mensuales se remunerará en la cuantía establecida en el anexo I.

Art. 120. *Comisiones por ventas a bordo.*—Del total de ventas realizadas a bordo en cada flota, se distribuirá un 15 por 100 a partes iguales entre todos los Auxiliares de Vuelo integrantes de la misma.

Con independencia de lo anterior, el Jefe de Cabina percibirá un 5 por 100 de las ventas efectuadas por su tripulación,

imputándosele las deducciones o abonos pertinentes por pérdidas o error.

Los Jefes de Cabina liquidarán las ventas a bordo en el más breve plazo y, en todo caso, dentro del mes en que se hayan producido, salvo las efectuadas en los últimos días del mismo, que podrán ser liquidadas en el inmediato sucesivo.

En el mes siguiente al de la liquidación, se contabilizarán las comisiones, cuyos importes se abonarán en la nómina ordinaria más inmediata.

Art. 121. *Dieta.*—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos por comida y cena que se originen en los desplazamientos que se efectúen fuera de la base por necesidades de la Compañía.

Excepcionalmente y cuando los gastos en los países correspondientes superen el valor de la dieta establecida, la Compañía abonará los justificadas por los Comandantes o la persona más caracterizada.

Art. 122. *Clases de dieta.*—Las dietas se dividen en nacionales y extranjeras, según que los gastos a cubrir lo sean en territorio nacional o extranjero.

Art. 123. *Cómputo de dietas.*—Se devengará media dieta de contacto cuando la actividad abarque periodos de tiempo comprendidos entre las trece y las quince o entre las veintiuna y veintitres horas locales.

Se devengará una dieta completa cuando se realicen las dos comidas principales o bien una de ellas y la pernocta fuera de base.

Se devengará media dieta por cada comida principal o si se pernocta fuera de base.

En los vuelos transatlánticos se devengará media dieta extranjera sobre las correspondientes, los días en que se efectúen las etapas de iniciación de la serie de servicios y del regreso a base.

Las dietas aplicables a partir de la entrada en vigor del presente Convenio serán las que figuran en el anexo II.

Art. 124. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los tripulantes.

El anticipo de dieta extranjera será abonado preferentemente en dólares.

Art. 125. *Gratificación por desplazamiento.*—Los tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan destacados, 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 II.

Las gratificaciones por residencia y destino serán, respectivamente, el 85 por 100 y el 60 por 100 de la correspondiente al destacamento.

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

Cuando la alteración de los plazos previstos tenga lugar por causa imputable a la Compañía el tripulante recibirá, en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Art. 127. *Protección a la familia.*—Se regirá por la Ley vigente de Seguridad Social y cualquiera otra Ley que en el futuro mejore las actuales.

Art. 128. *Títulos.*—La Compañía establecerá los títulos cuya posesión por los tripulantes dará lugar, en el momento de su reconocimiento, a la percepción, por una sola vez, de la cantidad que se fije.

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

Art. 129. *Imaginarias, retenes, incidencias, cursos y comisiones de servicio:*

1. *Imaginarias:* A efectos económicos, las imaginarias se computarán como sigue:

1.1. En los locales fijados por la Compañía, comprendiéndose en éstos los hoteles, el día completo (veinticuatro horas) devengará el 100 por 100 de la actividad laboral.

1.2. Fuera de los locales fijados por la Compañía, el día completo (veinticuatro horas) devengará el 50 por 100 de la actividad laboral.

1.3. Cuando se combinen las situaciones descritas en 1.1 y 1.2, se hará el cómputo con arreglo a las horas que se haya permanecido en cada una y la suma de ambas dará el devengo que corresponda.

2. *Retenes:* A efectos económicos, el retén se computará en un 50 por 100 del tiempo establecido para la imaginaria.

3. *Incidencias:* A efectos económicos, la situación de incidencias devengará dos horas de vuelo por día permanecido en esta situación y cinco horas treinta minutos de actividad laboral igualmente por día.

En caso de ser requerido para un servicio cuyo cómputo de tiempo sea inferior a dos horas de vuelo, el tripulante devengará las dos horas garantizadas, y caso de resultar superior el tiempo invertido, el tripulante devengará el tiempo realizado. El mismo cómputo se establecerá para actividad laboral.

4. Cursos y comisiones de servicio: A efectos económicos, los tripulantes Auxiliares, durante los cursos como alumno o comisiones de servicio, o cualquiera otra actividad que deba desarrollarse por haber sido designado por la Compañía, percibirán los conceptos que le puedan corresponder de los citados en el artículo 109 del presente Convenio Colectivo, o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente, el concepto prima por razón de viaje se abonará a razón de tres horas de vuelo, según nivel, por cada día invertido en los cursos o comisiones. En los cursos la fracción de días se abonará por una hora treinta minutos.

En cualquier caso y a este solo efecto no se computarán los días libres.

A efectos de dietas, si los horarios están comprendidos entre las trece y las quince o las veintiuna y las veintitrés horas locales, se percibirá la correspondiente dieta por comida o cena, siempre y cuando el curso se realice fuera de las oficinas de la Compañía.

Art. 130. *Licencia retribuida.*—El tripulante en situación de licencia retribuida percibirá la prima garantizada por razón de viaje, equivalente a sesenta horas mensuales, al precio del primer bloque o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 131. *Vacaciones.*—Durante las vacaciones reglamentarias, el tripulante percibirá, además del sueldo base, premio de antigüedad, gratificación por compensación y la prima garantizada por razón de viaje, el importe correspondiente a diez horas de vuelo, según su nivel.

Art. 132. *Vuelos de situación, regreso y prueba.*—En los vuelos de situación, el tripulante devengará el 50 por 100 de las horas de vuelo y el 100 por 100 de la actividad laboral.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no se computarán a efectos de las limitaciones establecidas en el presente Convenio.

Los vuelos de situación para iniciar un servicio se computarán como actividad aérea a todos los efectos. Los de retorno a base, solo a efectos de duración del descanso mínimo subsiguiente.

Los vuelos de retorno a base estarán sujetos a las siguientes limitaciones:

1. Cuando se esté en actividad aérea entre las cero y las seis horas, y la misma dure seis horas o más, el descanso se efectuará siempre en el lugar donde termina dicha actividad.

2. No pasará nunca de dieciocho horas el tiempo comprendido entre la iniciación del servicio y la toma de tierra en base.

En los vuelos transatlánticos no se podrá programar el de regreso sin que medie entre éste y el servicio precedente un tiempo de descanso mínimo.

En los vuelos de prueba se devengará el 175 por 100 de las horas de vuelo realizadas.

En los vuelos de situación se utilizarán billetes de servicio con plaza reservada.

Art. 133. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojen las tripulaciones en sus desplazamientos habituales, por motivos de servicio, estará a cargo de la Compañía.

La contratación de 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 estos conceptos.

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

Art. 134. *Alojamiento en los viajes no programados.*—La Compañía hará las gestiones oportunas para facilitar a los tripulantes alojamientos individuales.

Cuando por no existir órgano apropiado de Aviaco en el lugar de que se trate, el tripulante abone el alojamiento, pasará el cargo correspondiente a la Compañía. Para ello, ésta anticipará al tripulante el importe aproximado de los gastos en la moneda más adecuada.

Art. 135. *Comidas de tripulaciones.*—Las comidas de los tripulantes se llevarán a cabo conforme a los siguientes principios:

Primero.—Siempre que las condiciones de la escala lo permitan, la Compañía procurará que las comidas de las tripulaciones se realicen en el restaurante del aeropuerto, en el más breve plazo posible. En todo caso, esta decisión quedará supeditada a la garantía de que no ocasiona retraso alguno.

Segundo.—En las restantes escalas, las comidas se efectuarán a bordo del avión durante las mismas, para lo que se estima

necesario un tiempo de aproximadamente veinte minutos, que habrá de respetarse. En estos casos, un tripulante auxiliar atenderá al resto de la tripulación. Este realizará su comida en vuelo, con anterioridad o posterioridad a la escala.

Tercero.—En aquellos supuestos en que no sea posible realizar las comidas durante la escala, y sin que por ello se resienta el servicio a los pasajeros, las tripulaciones auxiliares realizarán su comida en turnos de dos personas en el transportín, disponiendo para ello del tiempo razonable y preciso, quedando el resto de la tripulación auxiliar atenta al servicio.

Cuarto.—En la flota F-27, cuando la escala del mediodía coincida con los horarios de comida, se incrementará hasta un máximo de una hora quince minutos, con objeto de que puedan efectuarse la comida en tierra, ello sujeto a los condicionamientos técnicos.

Art. 136. *Transporte.*—La Compañía abonará a cada tripulante, en concepto de compensación de transporte, la cantidad de 6.480 pesetas al mes, que se devengará once veces al año.

Los gastos de aparcamiento ocasionados por razón de servicio en el aeropuerto que sea base principal del tripulante serán a cargo de la Compañía, que exigirá la justificación de los mismos.

A efectos de posible accidente «in itinere», el traslado en medio propio tiene igual consideración que el efectuado en servicios facilitados por la Compañía, si se cumplen los requisitos exigidos por ésta con carácter general.

Art. 137. *Vestuario.*—La Compañía mantendrá las normas vigentes sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas, pero se reserva la facultad de introducir cuantas modificaciones estime adecuadas, respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los Auxiliares de vuelo recibirán las prendas expresadas a continuación o las telas para la confección de las mismas, en cuyo caso se abonará al tripulante el precio fijado por los sastres designados por la Compañía.

Los equipos que facilitará la Compañía son los siguientes:

Tripulantes Auxiliares masculinos:

1	Uniforme de verano con 2 pantalones	1 año
1	Uniforme de invierno con 2 pantalones	1 año
3	Camisas de manga corta	1 año
3	Camisas de manga larga	1 año
3	Pares de zapatos	1 año
1	Gorra de uniforme	1 año
6	Pares de calcetines	1 año
2	Corbatas negras	1 año
1	Gabardina azul marino con forro	3 años
3	Chaquetas smoking (reposición 2)	1 año
1	Maleta grande con ruedas	5 años
1	Maleta mediana	3 años
1	Cartera para documentos (solo para Jefes de Cabina)	3 años
1	Bolsa de viaje (excepto Jefes de Cabina)	2 años

Tripulantes Auxiliares femeninas (equipo inicial):

1	Abrigo	2 años
2	Chaquetas de invierno	1 año
2	Faldas de invierno	1 año
1	Chaqueta de verano	1 año
2	Faldas de verano	1 año
2	Blusas de punto de seda	1 año
2	Sobrefaldas cerradas	1 año
2	Sobrefaldas abiertas	1 año
1	Cinturón	1 año
1	Pañuelo (foulard)	1 año
2	Pares de zapatos tacón alto	1 año
1	Par de zapatos tacón bajo	1 año
1	Par de botas	1 año
3	Pares de guantes	1 año
2	Gorros con insignia	1 año
1	Bolso	2 años
2	Chaquetas de punto	2 años
1	Maleta grande con ruedas	5 años
1	Maleta mediana	3 años
1	Bolsa de viaje	2 años
3	Pares de medias descanso	1 año

Tripulantes Auxiliares femeninas (equipo reposición):

1	Abrigo	2 años
1	Chaqueta invierno	1 año
1	Falda invierno	1 año
1	Chaqueta de verano	1 año
1	Falda de verano	1 año
2	Blusas de punto de seda	1 año
1	Sobrefalda cerrada	1 año
1	Sobrefalda abierta	1 año
1	Cinturón	1 año
1	Pañuelo	1 año
1	Par de zapatos tacón alto	1 año

1 Par de zapatos tacón bajo	1 año
1 Par de botas	1 año
2 Pares de guantes	1 año
1 Gorro	1 año
1 Bolso	2 años
1 Chaqueta de punto	1 año
1 Bolsa de viaje	2 años

Cualquier aumento de vestuario que requiera un tripulante auxiliar podrá solicitarlo de cualquier prenda de su equipo sólo hasta completar el equipo inicial.

En caso de pérdida o robo del equipo o parte del mismo, debidamente acreditados, la Compañía procederá a renovar dichas prendas.

CAPITULO VII

Formación profesional y atenciones sociales

Art. 138 *Finalidad*.—Infermadas por el principio de solidaridad, las obras sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etc.) como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, becas o ayudas a estudios, etc.).

Las previsiones, administración y distribución de estos fondos se llevarán a cabo por el Fondo Solidario de Vuelo constituido por representantes de la Compañía y de los tripulantes auxiliares, a través de los comités de ayuda a estudios, de prestaciones, etc., y los organismos auxiliares que sean precisos, constituidos todos ellos de forma paritaria.

Art. 139. *Régimen financiero*.—De acuerdo con el artículo anterior, el Fondo Solidario Interno de Auxiliares de Vuelo se financiará al 50 por 100 entre la Empresa y los tripulantes.

Art. 140. *Cotización*.—La cotización de cada Auxiliar de Vuelo a su Fondo Solidario Interno será de 100 pesetas mensuales, que podrá revisarse anualmente, por acuerdo de la Comisión Interna.

Art. 141. *Gestión*.—La gestión de las obras sociales se hará a través de los órganos existentes o que se constituyan en el futuro con participación de la representación de los tripulantes, dando cuenta de la misma a la Comisión Interna anualmente, o a requerimiento de ésta, la cual podrá establecer las directrices a seguir en cada caso.

CAPITULO VIII

Seguridad social complementaria

Art. 142. *Disposiciones reguladoras*:

1. La Seguridad Social complementaria se rige por las normas aprobadas por Resolución de la Dirección General de Trabajo de 10 de marzo de 1973.

2. El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por resolución de 3 de enero de 1972.

Las partes se comprometen a cotizar a este fondo, en la misma proporción y por los conceptos en que lo haga IBERIA. Se comunicarán al Montepío las condiciones pactadas.

Art. 143. *Enfermedad*:

1. Durante los siete primeros días de baja continuada por enfermedad, los tripulantes no percibirán cantidad alguna de la Compañía por el concepto de Seguridad Social complementaria, ni la prestación correspondiente al Fondo B, que abona el Montepío de Previsión Social Loreto.

2. A partir del octavo día y mientras dure la situación de incapacidad laboral transitoria, la Empresa garantiza a los tripulantes el complemento preciso para que, sumado a las prestaciones que abonen la Seguridad Social Nacional y el Fondo B obtengan el 100 por 100 del sueldo base, antigüedad y, en su caso, prima garantizada por razón de viaje (80 horas), plus familiar (cuando corresponda), gratificaciones de destacamento, residencia o destino, en su caso, pagas extraordinarias y pagas de cierre de ejercicio, así como las gratificaciones que, con carácter general o pactado, se abonen.

La persona a la que se aplique esta norma verá actualizados sus emolumentos y con cualquier mejora que afecte a los conceptos mencionados en el párrafo anterior, pactados o que se pacten, en la medida y momento en que se aplique a su grupo.

Art. 144. *Enfermedad fuera de base*.—Para el personal que se halle en situación de servicio, destacamento, residencia o destino fuera del territorio español y siempre que no puedan acogerse a la Seguridad Social del país de que se trate en virtud de Convenio firmado entre los dos Estados, se hará cargo la Compañía de los gastos producidos por enfermedad o accidente, tanto de asistencia como de posible hospitalización

o intervenciones quirúrgicas, a los tripulantes y sus familiares, salvo los casos en que los servicios médicos de la Compañía ordenen el traslado a la base principal, corriendo a cargo de ésta los gastos del mismo.

Art. 145. *Accidente de trabajo o enfermedad profesional*.—Durante el tiempo que dure la incapacidad laboral transitoria y hasta el alta o hasta que el tripulante pase a regirse por lo previsto en el artículo 39 del Reglamento del Fondo Social de Vuelo, las personas que se encuentren en esta situación percibirán el complemento preciso para que, unido a lo percibido por el Fondo B, Seguridad Social Nacional y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el apartado 2 del artículo 143.

Art. 146. *Normas comunes*:

1. Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en el ítem y forma los partes de baja, confirmación y alta de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando la asistencia sanitaria de la Seguridad Social entendiéndose que no procede la baja en los casos que pudieran presentarse, si el Servicio Médico de la Compañía opinase que las circunstancias que concurren en el tripulante le impiden prestar servicios en vuelo, extenderá los correspondientes partes que tendrán, a efectos de Seguridad Social complementaria, el mismo valor que los partes oficiales de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social.

Cuando los Servicios Médicos de la Compañía estimen que el personal está afectado por alteraciones psicofísicas que, sin producir la pérdida de la licencia de vuelo o la baja oficial de la Seguridad Social, impidan, no obstante, desarrollar normalmente las actividades en vuelo, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

2. La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estará, en cualquier circunstancia, supeditada a que el enfermo se someta en todo a las normas establecidas por la asistencia sanitaria de 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.

En aquellos casos en que la baja proceda de los Servicios Médicos de la Compañía, el control será ejercido por dichos Servicios en los términos expresados en el párrafo anterior. Cualquier disposición complementaria que en orden al control se pueda dictar, se someterá previamente a la Comisión Interna para su aprobación.

En caso de enfermedad sobrevenida al tripulante en localidad distinta a la de su residencia habitual, deberá someterse en cada caso a los controles establecidos en los párrafos anteriores.

Si una vez requeridos los servicios de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social estos no se presentaran en el plazo de dos horas antes de la iniciación de un servicio programado y se trata de un caso de urgencia, el tripulante podrá requerir un médico privado a cargo de la Compañía.

Salvo que el facultativo competente de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social lo estimase improcedente, el tripulante habrá de trasladarse al lugar que señale el Servicio Médico de la Compañía si se hallase en uso de permiso, y a su base si se hallase en situación de destacamento, residencia o destino.

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

En caso de destacamento, residencia o destino, el tripulante que deba reincorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará, en su caso, lo previsto en el párrafo primero del artículo 126 de este Convenio Colectivo.

Si como consecuencia de las gestiones que efectúe el Servicio Médico de la Compañía, se demostrase que el dictamen del facultativo de la Asistencia Sanitaria de la Seguridad Social careciese de justificación real, tendrá derecho la Compañía a reintegrarse de las cantidades complementarias abonadas.

3. Si se trata de accidente de trabajo y se pretendiera intencionadamente recibir la asistencia de Centros Sanitarios o por Médicos distintos a aquellos designados por facultativos de Aviaco, o sus colaboradores, la Empresa abonará exclusivamente el importe, tanto al Centro Asistencial como al facultativo, valorado por el Servicio Médico de la Compañía, a tenor de las tarifas para los accidentes de trabajo.

4. 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 del Montepío en cuanto el Fondo B se refiere. Esta situación cesará cuando las personas en situación de baja pasen a regirse por lo previsto en el Fondo Social de Vuelo.

ANEXO II

1 dieta nacional	1.329
½ dieta nacional	664
1 dieta extranjera	1.818
(Alemania, Escandinavia, Austria, Suiza y Benelux.)	
½ dieta extranjera	909
(Mismos países.)	
1 dieta extranjera	2.224
(USA, Africa y Asia.)	
½ dieta extranjera	1.112
(USA, Africa y Asia.)	
1 dieta extranjera	1.719
(Resto países.)	
½ dieta extranjera	859
(Resto países.)	
1 dieta contacto nacional	832
½ dieta contacto nacional	416
1 dieta contacto extranjero	2.742
½ dieta contacto extranjero	1.371

Régimen de destacamento

	Dieta alimenticia	Gratificación estancia	Ayuda gastos hotel
1. Tripulantes destacados	1.329	1.064	—
2. Tripulantes destacados de servicio en base principal	1.329	1.064	620
3. Tripulantes destacados de servicio fuera de base	1.329	1.064	—

Régimen de residencia

	Dieta alimenticia	Gratificación estancia
1. Tripulantes residentes	1.130	904
2. Tripulantes residentes de servicio fuera de su residencia	1.329	904

ANEXO III

Cese en vuelo y escala pasiva

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— A partir del undécimo mes percibirá el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir de la Seguridad Social y el Fondo B, alcance el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba el tripulante al cesar en vuelo.

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

3. Tripulantes auxiliares: Los Auxiliares de Vuelo que lo deseen, al cumplir los cuarenta años de edad y doce de servicio efectivo en la Empresa, podrán optar por una sola vez y con carácter individual e irrevocable por acogerse a una de las dos soluciones siguientes:

a) Ceser al servicio de la Empresa percibiendo una indemnización equivalente a dos mensualidades por año de servicio, computándose a estos efectos: sueldo base, premio de antigüedad y prima garantizada por razón de viaje alcanzados.

b) Pasar a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a que pertenezca y en el centro de trabajo donde tenga su base principal el tripulante, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzados como Auxiliares de Vuelo. El resto de sus emolumentos serán los correspondientes al nuevo puesto de trabajo sin que el importe total a percibir por estos conceptos sea inferior al 50 por 100 de la prima garantizada por razón de viaje que tenía en la categoría o nivel al cesar en vuelo, siempre con referencia al aumento de nivel en cada momento. El total a percibir no podrá ser inferior a los emolumentos que correspondan a la categoría a que ha sido asimilado.

c) El Auxiliar de vuelo que pase a prestar servicios en tierra podrá optar por acogerse al Convenio de Tierra, conservando la antigüedad que tenía al cesar en vuelo.

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

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

d) Los Auxiliares de Vuelo ingresados en la Compañía antes del 31 de enero de 1977 podrán acogerse a las disposiciones anteriores siempre que concurren en los mismos las siguientes circunstancias:

- Haber cumplido cuarenta años de edad.
- Tener un período de tiempo al servicio de la Compañía mínimo de ocho años.

Cese en vuelo definitivo: El personal afectado pasará a prestar servicios en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes preferentemente en la unidad orgánica a la que pertenece, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complemento preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir de la Seguridad Social y el Fondo B, alcancen el 90 por 100 de los emolumentos fijos del nivel que ostentaba al cesar en vuelo o el 100 por 100 en el caso de que el cese definitivo en vuelo se deba a accidente de trabajo o enfermedad laboral, así declarados por el organismo competente.

Dichos porcentajes se aplicarán siempre sobre la cuantía que en cada momento corresponda al nivel que ostentaba el tripulante al cesar en vuelo. Los aumentos que, a partir de la fijación de su salario como personal de vuelo en la escala pasiva, se produzcan en las pensiones que pudiera fijarles la Seguridad Social, no serán absorbidos.

Si por circunstancias imprevistas en el Fondo B agotara sus reservas, la cantidad que el tripulante percibe del mencionado Fondo será abonada por la Compañía.

4. Auxiliares de vuelo femeninos en gestación: El estado de gestación producirá el cese en vuelo con carácter temporal. Una vez que los Servicios Médicos estimen que no deben seguir prestando servicios de vuelo, el auxiliar de vuelo femenino en estado de gestación podrá optar por las siguientes modalidades:

- Pasar a tierra en el puesto más adecuado a sus aptitudes, preferentemente dentro de la unidad orgánica a que pertenece, percibiendo los salarios garantizados alcanzados al cesar en vuelo, sueldo base, antigüedad y prima garantizada por razón de viaje y prima por Jefatura de Cabina, si procediera, hasta que se produzca la baja por la Seguridad Social.

A efectos de pase de nivel, el tiempo de permanencia en tierra les será computado como tiempo de vuelo.

b) Solicitar un permiso sin sueldo, hasta el momento en que se produzca la baja de la Seguridad Social por maternidad, que la Compañía se obliga a conceder.

5. Condiciones de trabajo: Respecto a las materias de jornada, días libres, excedencias, licencias retribuidas o no, vacaciones, dietas, traslados, enfermedad, transporte y Seguro Colectivo de Vida, se regirán por las normas establecidas por el personal de tierra.

En todas las demás normas que les sean aplicables, se regirán por lo establecido en este Convenio.

ANEXO IV

Billetes gratuitos y con descuento

Red IBERIA: En materia de billetes gratuitos y con descuento, por lo que respecta a la red de IBERIA, el personal de AVIACO seguirá disfrutando de los beneficios concertados en el acuerdo suscrito entre ambas Compañías el 21 de octubre de 1975, y en las condiciones estipuladas, en tanto subsista tal acuerdo. Estos derechos son los siguientes:

a) Grat/II, sin reserva: Se concede un billete con un máximo de hasta cuatro trayectos anuales, pudiéndose utilizar durante todo el año a excepción de los meses de julio y agosto. Los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta rosa de billetes.

b) Grat/I, con reserva (tercer año): El titular que durante dos años consecutivos (o sus familiares beneficiarios) no hayan hecho uso del cupo anual de billetes Grat/II, al tercer año tendrá derecho a un cupo anual de cuatro trayectos Grat/I con reserva de plaza. Se podrá utilizar durante todo el año, excepto los meses de julio y agosto, y los impuestos y/o seguro serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido para el titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta rosa de billetes.

El billete Grat/I (tercer año) de IBERIA no podrá coincidir dentro del mismo año con el tercer año de AVIACO.

Tanto para obtener el billete Grat/II (sin reserva) como para el Grat/I (tercer año), en el caso de que se desee utilizar para un vuelo transatlántico, será imprescindible tener tres años de antigüedad en la plantilla de la Compañía.

c) Billete Grat/I (Viaje nupcial): Se concede con motivo de contraer matrimonio al titular y su futuro cónyuge. Tiene una limitación de cuatro trayectos y podrá ser utilizado durante cualquier época del año. Su validez es de cuarenta días y excluye los vuelos en líneas transatlánticas.

Estos cuatro trayectos no podrán duplicarse en AVIACO y en IBERIA, por lo que, en el caso de que se desee viajar por ambas Compañías, se podrán conceder parte de los trayectos por IBERIA y el resto por AVIACO.

d) Grat/I (Viaje por óbito): Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres o hermanos políticos del titular, en lugar distinto al de su residencia, se concede billete Grat/I hasta el aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento, de ida y vuelta. En caso de personal casado, se concede también otro billete al cónyuge.

e) Personal jubilado: Igual que en activo. Al personal de vuelo en esta situación se le aplicará la normativa del vigente Convenio Colectivo de Tierra.

f) Pensionistas: Se rigen por las mismas normas que el personal en activo a excepción de los hijos, que tienen derecho exclusivamente hasta los veintinueve años de edad. A los familiares del personal de vuelo en esta situación se les aplicará la normativa del vigente Convenio Colectivo de Tierra.

g) Empleados consortes: Cuando se dé la presencia de empleados consortes dentro de la Compañía, los derechos que a ambos cónyuges les corresponden son los siguientes:

— Grat/II, sin reserva: Podrá haber duplicidad de beneficios.
— Grat/I, con reserva (tercer año): Cada persona tendrá su cupo individual, es decir, no pueden duplicarse estos beneficios. Los hijos se acogerán a un solo cupo.

h) Utilización tarjeta rosa de obtención billetes con descuento:

— La obtención de billetes ID90R2 (billetes sin reserva con el 90 por 100 de descuento) por líneas de IBERIA, podrá efectuarse en cualquier oficina de ventas de IBERIA/AVIACO, mediante presentación de la tarjeta rosa de billetes, acompañada de la de identidad de AVIACO o documento nacional de identidad. Estos billetes se pueden utilizar en cualquier época del año y son ilimitados. Se conceden al titular, cónyuge e hijos solteros menores de veintinueve años, exclusivamente.

— Cuando se desee adquirir billetes ID50RI (Billetes con reserva con el 50 por 100 de descuento) para líneas de IBERIA, es necesario hacer la petición mediante dos fichas, escritas a máquina. Estos billetes se pueden utilizar en cualquier época del año y son ilimitados. Se conceden al titular, cónyuge e hijos solteros menores de veintinueve años, exclusivamente.

— Para la obtención de billetes con el 50 por 100 y 90 por 100 será necesario tener una antigüedad de un año en plantilla de la misma.

Red AVIACO: En lo que respecta a la red de AVIACO, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) Grat/II, sin reserva: Se concede un billete con un máximo de hasta cuatro trayectos anuales, pudiéndose utilizar en cualquier época del año. Los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido para el titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta rosa de billetes.

b) Grat/I, con reserva (tercer año): El titular que durante dos años consecutivos (o sus familiares beneficiarios) no haya hecho uso del cupo anual de billetes Grat/II, al tercer año tendrá derecho a un cupo anual de cuatro trayectos Grat/I con reserva de plaza. Se podrá utilizar en cualquier época del año, y los impuestos y/o seguros serán a cargo de los interesados. Este billete será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta rosa de billetes.

El billete Grat/I (tercer año) de AVIACO no podrá coincidir dentro del mismo año con el tercer año de IBERIA.

Tanto para obtener el billete Grat/II (sin reserva) como para el Grat/I (tercer año), en el caso de que se desee utilizar para un vuelo transatlántico, será imprescindible tener tres años de antigüedad en la plantilla de la Compañía.

c) Grat/I, con reserva (vacaciones): Se concederá anualmente un billete de ida y vuelta desde su punto de origen hasta el lugar de vacaciones. Este billete se podrá utilizar en cualquier época del año, siendo los impuestos y/o seguro a cargo de los interesados. Será concedido al titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la tarjeta rosa de billetes.

d) Billetes Grat/I, viaje nupcial: Se concede con motivo de contraer matrimonio al titular y su futuro cónyuge. Tiene una limitación de cuatro trayectos y podrá ser utilizado durante cualquier época del año. Su validez es de cuarenta días y excluye los vuelos de líneas transatlánticas.

Estos cuatro trayectos no podrán duplicarse en IBERIA y en AVIACO, por lo que, en el caso de que se desee viajar por ambas Compañías, se podrán conceder parte de los trayectos por IBERIA y el resto por AVIACO.

e) Grat/I (viaje por óbito): Con motivo del fallecimiento de padres, hijos, hermanos y padres o hermanos políticos del titular, en lugar distinto a su residencia, se concede billete Grat/I hasta el aeropuerto más próximo al lugar del fallecimiento, de ida y vuelta. En caso de personal casado, se concede también otro billete al cónyuge.

f) Personal jubilado: Igual que en activo. Al personal de vuelo en esta situación se le aplicará la normativa vigente Convenio Colectivo de Tierra. A este personal no le será de aplicación el billete Grat/I, con reserva (vacaciones).

g) Pensionistas: Se rigen por las mismas normas que el personal en activo, a excepción de los hijos, que tienen exclusivamente el derecho hasta los veintinueve años de edad. A los familiares del personal de vuelo en esta situación se les aplicará la normativa del vigente Convenio Colectivo de Tierra. A este personal no le será de aplicación el billete Grat/I, con reserva (vacaciones).

h) Empleados consortes: Cuando se dé la presencia de empleados consortes dentro de la Compañía, los derechos que a ambos cónyuges les corresponden, son los siguientes:

— Grat/II, sin reserva: Podrá haber duplicidad de beneficios.

— Grat/I, con reserva (tercer año): Cada persona tendrá su cupo individual, es decir, no pueden duplicarse estos beneficios. Los hijos se acogerán a un solo cupo.

— Grat/I, con reserva (vacaciones): Podrá haber duplicidad de beneficios.

i) Destacamentos: En los destacamentos superiores a veinticinco días de duración y en las situaciones de residencia y destino, la Compañía facilitará un billete Grat/I para los familiares de primer grado o aquellos por los que el trabajador perciba plus familiar, y una empleada de hogar o similar, incluida en el Montepío de Servicio Doméstico. Cuando el número de hijos sea superior a tres, podrá obtenerse un segundo billete Grat/I para otro empleado de hogar con los mismos requisitos de inclusión en el Montepío del Servicio Doméstico.

En los días de Nochebuena y Año Viejo se concederán asimismo billete Grat/I para los familiares de primer grado que convivan con el tripulante, cuando éste se encuentre de servicio.

j) La Compañía y los tripulantes efectuarán gestiones a fin de conseguir de terceros las mejores condiciones en la concesión de billetes gratuitos o con descuento.

k) Utilización tarjeta rosa de obtención billetes con descuento: La obtención de billetes ID90R2 (billetes sin reserva con el 90 por 100 de descuento), así como la de los ID50RI (billetes con reserva con el 50 por 100 de descuento), por líneas de AVIACO, podrá efectuarse en cualquier Oficina de ventas AVIACO/IBERIA, mediante presentación de la tarjeta rosa de billetes, acompañada de la de identidad de AVIACO o documento nacional de identidad. Estos billetes se pueden utilizar en cualquier época del año y son ilimitados.

Los billetes del 90 por 100 de descuento se conceden al titular, cónyuge e hijos solteros menores de veintiún años, exclusivamente. Será necesario una antigüedad en la plantilla de la Compañía de un año.

— Los billetes del 50 por 100 de descuento se conceden al titular, cónyuge, hijos solteros menores de veintiséis años y familiares de primer grado incluidos en la mencionada tarjeta de billetes. Será necesario una antigüedad en la plantilla de la Compañía de seis meses.

Nota: Este anexo sólo es aplicable al personal que tenga una antigüedad superior a seis meses en la plantilla de la Compañía, excepto en los supuestos en que se exija mayor antigüedad.

ANEXO V

Participación del personal y acción sindical en la Empresa

SECCION PRIMERA

Representación del personal

1. La representación del personal Auxiliar de Vuelo en la Empresa se regirá por lo establecido en el Decreto 3149/1977, de 6 de diciembre.

2. Además de lo dispuesto en el citado Decreto, los representantes del personal tendrán derecho a:

a) Disponer anualmente del balance, cuenta de resultados, la Memoria y de cuantos documentos se den a conocer a los accionistas de la Compañía.

b) Información sobre la situación económica y financiera de la Empresa. Al menos con carácter trimestral.

c) Conocer con antelación suficiente los planes de formación profesional de la Compañía, procesos de fusión, absorción o modificación del «status» jurídico de la Empresa.

d) Derecho a recabar de la Empresa, el modelo o modelos de contratos de trabajo que habitualmente se utilicen, las estadísticas sobre el índice de absentismo y sus causas, los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sus consecuencias, los índices de siniestralidad y el movimiento de ingresos, ceses y cambios de especialidad.

e) Ejercer una función de vigilancia sobre:

— El cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral y Seguridad Social.

— La calidad de la docencia y la efectividad de ésta en los Centros de formación y capacitación de la Empresa.

— Las condiciones de seguridad e higiene en las que se desarrolla el trabajo de los tripulantes.

f) Participar en la gestión de las obras sociales establecidas en la Compañía en beneficio de los tripulantes o sus familiares.

g) Información sobre cambios de puestos de trabajo de los tripulantes auxiliares en la Empresa, reestructuración de plantilla, cierre de Empresa o suspensiones temporales de contrato, traslado de las instalaciones de la Compañía, y en general, sobre todo proyecto o acción empresarial que pueda afectar sustancialmente a los intereses de los mismos.

h) Ser informados de toda decisión sobre sanciones graves, muy graves o despidos.

i) Derecho a la negociación de Convenios Colectivos de los tripulantes auxiliares, sin perjuicio de la capacidad jurídica que, también en estos casos, pudiera corresponder a las Secciones Sindicales de Empresa.

3. La participación del personal Auxiliar de Vuelo en el Consejo de Administración se regulará por lo dispuesto en la Ley 41/1962, de 21 de julio; en el Decreto 2241/1965, de 15 de julio, y por lo que en cada momento disponga la legislación vigente.

SECCION SEGUNDA

Secciones Sindicales

1. Reconocimiento sindicatos.—La Compañía considerará suficientemente representativos, dentro de ella, a los Sindicatos legalmente constituidos que alcancen alguno de los índices de afiliación que siguen:

— El 10 por 100 de los empleados en grupo laboral de Auxiliares de Vuelo.

— El 10 por 100 de los empleados de la Compañía.

2. Constitución de Secciones Sindicales: En los Centros de trabajo con plantilla superior a cincuenta empleados fijos podrán constituirse Secciones de los Sindicatos, reconocidos conforme a lo dispuesto en el artículo 1, que tengan en dicho Centro un número de afiliados no inferior al 10 por 100 de la plantilla.

En aquellos cuyo censo no exceda de ciento cincuenta trabajadores, el Sindicato podrá designar un Delegado.

En los que tengan más de ciento cincuenta empleados, el Sindicato podrá nombrar un Delegado por cada ciento cincuenta o fracción superior a setenta y cinco.

En todo caso, podrán los Sindicatos reconocidos establecer una Sección de carácter nacional, integrada por tres Delegados.

3. Funciones y derechos de las Secciones: Sin perjuicio de las que asuma directamente el Sindicato, a la Sección nacional corresponden las de actuar, como canal de entendimiento con AVIACO, en las cuestiones de índole laboral o sindical que afecten a sus afiliados en el ámbito de la Empresa. Las mismas funciones desempeñarán las Secciones de Centro de Trabajo, pero reducidas a los problemas que afecten específicamente a dicho Centro.

Y en concreto:

a) Los Delegados podrán repartir propaganda a sus afiliados sin que ello entorpezca la marcha de los servicios.

En cada Centro donde exista Sección habrá un tablón de anuncios, en el que podrá el Delegado fijar las comunicaciones que desee, autorizadas con su firma, con la de un Delegado nacional o con la de cargo de gobierno de carácter nacional o provincial del Sindicato.

El Delegado dará conocimiento previo a la Compañía del documento que desee exponer.

La Empresa proporcionará a la Sección nacional hasta doscientos cincuenta folios fotocopiados mensuales gratuitos. Estos cupos mensuales no serán acumulables en periodos de tiempo superiores.

b) Las reuniones de Delegados se efectuarán en el local que la Empresa designe, sin que con ellas se perturbe la buena marcha de los servicios de la Compañía.

En cuanto a las de afiliados al Sindicato, se comunicará a la Dirección la convocatoria, con al menos cinco días de anticipación a la asamblea, solicitando local apropiado.

Las reuniones de afiliados, que tampoco podrán perjudicar el servicio, no precisarán de autorización de la Compañía, si se celebran fuera de horas laborales o si su frecuencia es igual o inferior a una trimestral.

c) Convocar asambleas de los tripulantes auxiliares, previa notificación a la Compañía.

d) En cuanto a la representación del personal por la Sección Sindical, se estará a lo dispuesto por la legislación vigente en cada momento.

4. Derechos y garantías de los Delegados Sindicales:

a) Tiempo para deberes sindicales:

Los Delegados tendrán derecho:

— A la concesión de excedencia por el tiempo preciso, cuando fueren designados para ejercer cargo sindical en los órganos de gobierno nacionales o provinciales del Sindicato, y así lo acrediten suficientemente a la Compañía.

— A quince días de permiso no retribuidos al año, para atender las funciones y obligaciones inherentes a su condición de Delegado Sindical.

Este permiso se concederá de acuerdo con las necesidades del servicio. Deberá ser solicitado con al menos quince días de antelación a la fecha en que se pretenda su comienzo.

— A veinticinco horas retribuidas al mes, para atender las funciones y obligaciones propias de su cargo.

Los Delegados habrán de justificar la utilización de tales horas y solicitarlas, salvo casos de urgencia demostrada, con la máxima antelación y, al menos, veinticuatro horas antes del momento en que se desee iniciar su utilización.

b) Desplazamientos: Cada Delegado nacional tendrá derecho a cinco billetes de servicio al año, para llevar a cabo sus funciones.

En la solicitud del billete se detallará la causa que la origina. Si así lo acordasen entre ellos, podrá utilizar un Delegado el cupo o parte del mismo correspondiente a otro.

c) Garantías: Los Delegados de los Sindicatos reconocidos tendrán las siguientes garantías:

— No podrán ser sancionados por el incumplimiento de sus obligaciones específicas como tales.

La anterior garantía se mantendrá para los Delegados de las Secciones Sindicales durante los dos años siguientes a la expiración de su mandato.

Esta garantía se extenderá a los candidatos a Delegados de Secciones Sindicales, desde la presentación de su candidatura hasta seis meses después de la proclamación de los resultados electorales.

En el supuesto de que los Tribunales declaren la nulidad o improcedencia del despido de un Delegado Sindical, será obligatoria la readmisión del tripulante, sin posibilidad de indemnización sustitutoria, salvo acuerdo de las partes.

— No podrán ser trasladados a otro Centro de trabajo, sin su consentimiento.

— La Sección nacional será preceptivamente oída antes del establecimiento de sanción por falta grave a un Delegado.

— En caso de falta leve, la Sección Sindical podrá interponer recurso ante la Dirección de la Compañía en el plazo de cinco días desde la fecha de la resolución sancionadora, recurso que resolverá la Dirección en plazo de ocho días.

5. Asociaciones de profesionales: Lo dispuesto en los artículos precedentes será de aplicación, en su integridad, a las Asociaciones Profesionales legalmente constituidas, que cumplan lo establecido en el número 1.

En este caso, las Secciones lo serán de la Asociación que corresponda.