

Primera.—Las obras se ajustarán al proyecto suscrito por el Ingeniero de Caminos don Agustín Roso Pascual, en Las Palmas de Gran Canaria y junio de 1977, visado por el Colegio Oficial correspondiente con la referencia 001189, de 18 de agosto de 1977, cuyo presupuesto de ejecución material es de 6.237.611,61 pesetas, en cuanto no se opongan a las presentes condiciones y autorización, quedando autorizado el servicio hidráulico de Las Palmas para introducir o aprobar las modificaciones de detalle que tiendan al perfeccionamiento del proyecto y que no afecten las características esenciales de la concesión, lo cual implicaría la tramitación de nuevo expediente.

Segunda.—Las obras comenzarán en el plazo de seis meses a partir de la fecha de publicación de la autorización en el «Boletín Oficial del Estado» y deberán quedar terminadas en el de dieciocho meses, contados a partir de la misma fecha.

Tercera.—La inspección y vigilancia de las obras, tanto durante la construcción como durante la explotación de las mismas, quedarán a cargo del Servicio Hidráulico de Las Palmas, siendo de cuenta del Ayuntamiento concesionario las remuneraciones y gastos que por dichos conceptos se originen con sujeción a las disposiciones que le sean aplicables, y en especial al Decreto número 140, de 4 de febrero de 1960, debiendo dar cuenta a aquel Organismo del principio de los trabajos. Una vez terminadas y previo aviso del Ayuntamiento concesionario, se procederá a su reconocimiento por el Ingeniero Jefe del citado Servicio o Ingeniero en quien delegue, levantándose acta en la que conste el cumplimiento de estas condiciones, así como la extensión de la superficie ocupada en terrenos de dominio público, y los nombres de los productores españoles que hayan suministrado los materiales empleados, sin que pueda hacerse uso de las obras hasta tanto no sea aprobada el acta por la Dirección General.

Cuarta.—Se concede autorización para la ocupación de los terrenos de dominio público necesarios para las obras. En cuanto a las servidumbres legales, podrán ser decretadas por la autoridad competente, una vez publicada la autorización.

Quinta.—Los terrenos de dominio público situados en la margen derecha del canal a construir, que se autorizan ocupar, se dedicarán a zonas verdes de uso público, y su concesión se otorga por un plazo máximo de noventa y nueve años, quedando obligado el Ayuntamiento concesionario a demoler o modificar las obras a su costa, cuando la Administración lo ordene por interés general, sin derecho a percibir indemnización alguna.

No se permitirá realizar ninguna construcción de carácter fijo a menos de 12 metros del eje del canal, y en el resto, hasta la línea del deslinde, no se permitirán construcciones que no sean las complementarias de la zona verde que se autoriza, quedando terminantemente prohibida la construcción de edificación alguna con destino a vivienda.

Sexta.—El Ayuntamiento concesionario será responsable de cualquier daño y perjuicio que puedan ocasionarse a intereses público o privado, como consecuencia de las obras autorizadas, quedando obligado a su indemnización.

Séptima.—El Ayuntamiento concesionario queda obligado al cumplimiento de las disposiciones vigentes, relativas a la Industria Nacional, contrato de trabajo, Seguridad Social, y demás de carácter laboral administrativo o fiscal.

Octava.—Queda terminantemente prohibido el vertido de escombros en el cauce del canal, siendo responsable el Ayuntamiento concesionario de los daños y perjuicios que como consecuencia de los mismos pudieran ocasionarse, y a su costa, los trabajos que la Administración ordene llevar a cabo para la limpieza o retirada de los escombros vertidos durante las obras.

Novena.—El Ayuntamiento concesionario conservará las obras en perfecto estado, evitando toda clase de desprendimientos, y procederá sistemáticamente a la extracción en el cauce de todos los materiales o tierras que puedan ir a parar al canal autorizado.

Diez.—Esta autorización no faculta por sí sola para ejecutar obras en zona de servidumbre de caminos, carreteras, canales o aprovechamientos preexistentes, por lo cual el Ayuntamiento concesionario habrá de obtener, en su caso, las pertinentes autorizaciones de los Organismos de la Administración o Entidades correspondientes.

Once.—El Ayuntamiento concesionario no podrá dedicar los terrenos ocupados a fines distintos del autorizado, y no podrá cederlos, permutarlos o enajenarlos, ni registrarlos a su favor; solamente podrá ceder el uso que se autoriza, previa aprobación del expediente correspondiente por el Ministerio de Obras Públicas, y en todo caso mantendrán su carácter demanial.

Doce.—La Dirección Técnica de los trabajos deberá ser llevada por un Ingeniero de Caminos, cuyo nombre y señas serán puestos en conocimiento del Servicio Hidráulico de Las Palmas, antes del comienzo de las obras.

Trece.—Caducará esta concesión por incumplimiento de cualquiera de estas condiciones y en los casos previstos en las disposiciones vigentes, declarándose la caducidad según los trámites señalados en la Ley y Reglamento de Obras Públicas.

Lo que se hace público en cumplimiento de las disposiciones vigentes.

Madrid, 7 de diciembre de 1979.—El Director general, por delegación, el Comisario central de Aguas, José María Gil Egea.

MINISTERIO DE TRABAJO

2685

RESOLUCION de la Dirección General de Trabajo por la que se homologa el Convenio Colectivo de trabajo interprovincial acordado entre la Empresa «Iberia, Líneas Aéreas de España», y la representación de su personal de vuelo, encuadrado en el grupo de Auxiliares de Vuelo.

Visto el Convenio Colectivo de trabajo interprovincial acordado entre la Empresa «Iberia, Líneas Aéreas de España», y la representación de su personal de vuelo, encuadrado en el grupo de Auxiliares de Vuelo, con fecha 5 de noviembre de 1979, y

Resultando que en 8 de noviembre de 1979 tuvo entrada en este Ministerio el expediente relativo al expresado Convenio para la citada Empresa y su personal de vuelo, Auxiliares de Vuelo, con el texto y documentación complementaria, al objeto de proceder a su homologación;

Resultando que con suspensión del plazo de homologación por tratarse de una Empresa pública, en aplicación del artículo 1.º del Real Decreto-ley 217/1978, de 19 de enero, fue sometido el presente Convenio a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, la cual ha emitido dictamen favorable;

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, disponer su inscripción en el Registro de la misma y su publicación a tenor del artículo 14 de la Ley 38/1973, de 19 de diciembre, y 12 de la Orden de 21 de enero de 1974;

Considerando que habiendo prestado su conformidad a este Convenio Colectivo la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos que previene las disposiciones vigentes 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, del Real Decreto-ley 43/1977, de 25 de noviembre, cuya vigencia mantiene el Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre.

Vistas las disposiciones citadas y demás de general aplicación,

Esta Dirección General acuerda:

1. Homologar el Convenio Colectivo de trabajo interprovincial para «Iberia, Líneas Aéreas de España», y su personal de vuelo, encuadrado en el grupo de Auxiliares 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. Publicar 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, 17 de enero de 1980.—El Director general, José Miguel Prados Terriente.

Comisión Negociadora del Convenio Colectivo de trabajo interprovincial de la Empresa «Iberia, Líneas Aéreas de España», y la representación de su personal de vuelo, encuadrados en el grupo de Auxiliares de Vuelo.

VI CONVENIO COLECTIVO, PERSONAL DE VUELO

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

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

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

Los Tripulantes Auxiliares que hayan cesado o cesen en el futuro en el servicio activo de vuelo se regirán por lo expresamente regulado en el anexo número 2, según las circunstancias específicas que en cada caso correspondan.

Se excluyen de este ámbito:

a) El personal encuadrado en otros grupos laborales aunque eventualmente presten servicios en vuelo, que se regirá por lo estipulado en sus respectivos contratos individuales de trabajo.

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

Durante la vigencia del presente Convenio o en tanto no se promulgue disposición legal que ordene y regule la contratación colectiva, si por cualquiera de los grupos laborales incluidos en el V Convenio Colectivo de Vuelo se alcanzase algún nuevo Convenio Colectivo o pacto de análoga naturaleza que, en su conjunto y en cómputo global, resultase más beneficioso que las condiciones objeto del VI Convenio Colectivo de Vuelo, se convendrá la aplicación del mismo a todos los Tripulantes.

Art. 3.º *Ambito temporal.*—El presente Convenio entrará en vigor el día 1 de enero de 1979, excepto para los conceptos que tienen señalada expresamente otra fecha distinta.

Las materias económicas tendrán vigencia hasta el 31 de diciembre de 1979. La vigencia del resto de la normativa será hasta el 31 de diciembre de 1980, y será prorrogable por la tática, por periodos de doce meses, si con una antelación mínima de dos meses a su vencimiento, no se ha pedido oficialmente la revisión o rescisión por cualquiera de las partes.

Art. 4.º *Compensación y absorción.*—Cuántas mejoras económicas se establecen producirán la compensación de aquellas que con carácter voluntario o pactado hubiese ya otorgado la Compañía. Análogamente servirán para absorber las que pudieran establecerse por disposiciones legales en el futuro, salvo las que pudieran derivarse de lo dispuesto en el artículo 3.º del Real Decreto-ley 49/1978, de 26 de diciembre, sobre Política de Rentas y Empleo.

La representación de los Tripulantes Auxiliares se compromete a que la incidencia económica que se derive de lo dispuesto en el artículo 89 se absorberá de los incrementos que por convención entre la Empresa y los Representantes de los Tripulantes Auxiliares y/o norma de rango superior, puedan establecerse en los años citados. Considerando lo anterior, las normalizaciones económicas se producirán en los años 1980 y 1981 con efectos de 1 de enero a 31 de diciembre de cada uno de los años.

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

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

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

Art. 7.º *Entrada en servicio de nuevos aviones.*—Si durante la vigencia del Convenio se pusieran al servicio de la Compañía nuevos tipos de aeronaves, cuya explotación implique actividad que suponga merma en los ingresos garantizados en este Convenio, éste será objeto de revisión en la parte afectada por acuerdo de las dos representaciones.

CAPITULO II

Principios informadores

Art. 8.º *Salvaguarda de los intereses de la Compañía.*—Los Tripulantes Auxiliares durante el ejercicio de sus funciones se obligan a salvaguardar los intereses de la Compañía como propios, tomar las medidas necesarias de protección de vidas y bienes que ésta les confíe y evitar toda imprudencia o negligencia que pueda redundar en contra de dichas vidas y bienes, del prestigio de la Compañía o de sus resultados económicos.

Art. 9.º *Dedicación, títulos, pericia y conocimientos.*—Los Tripulantes Auxiliares se obligan a dedicar toda su actividad profesional a la Compañía, así como a cooperar con la Dirección para mantener su pericia y nivel de formación a la altura de las misiones que le corresponden por contrato individual o colectivo de trabajo, aceptando la realización de las pruebas y cursos que establezca, así como los controles e inspecciones que determine.

Con este fin, y con anterioridad a la prestación de servicio en un nuevo tipo de aeronave, la Compañía se obliga 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 mantendrá el control de las fechas de vencimiento de los títulos, licencias y pasaportes, avisando previamente a su vencimiento y dando las facilidades necesarias para que éstos puedan ser renovados.

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

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.

Art. 10. *Otras ocupaciones.*—Los Tripulantes no podrán dedicarse a ninguna actividad, retribuida o no retribuida, que

signifique competencia de transporte aéreo a la Compañía, sin perjuicio de lo establecido en el artículo siguiente.

Art. 11. *Banalización Tripulantes Auxiliares.*

a) Los Tripulantes Auxiliares de vuelo quedan obligados a prestar los servicios de su categoría y clase, siempre que actúen en equipo, en aeronaves que la Empresa utilice en régimen de alquiler y en los de Compañía asociadas o concertadas con aquélla, aunque sean operadas por Tripulantes Técnicos de otras Empresas; para cumplir esta obligación, y en defecto de voluntarios o personas que hayan aceptado estos servicios en su contrato, la Empresa establecerá los correspondientes turnos entre sus Tripulantes Auxiliares, del más moderno al más antiguo, dentro de las limitaciones de experiencia, preparación y conocimientos imprescindibles para volar en los aviones de que se trate.

b) La banalización a que se refiere el apartado anterior sólo será aplicable a servicios de vuelo de Compañías nacionales, con Tripulantes Técnicos y aeronaves sometidas al pabellón español y en relación con las extranjeras, si así estuviera estipulado en Convenios, Tratados o Protocolos y otros pactos suscritos con el país de que se trate por el Estado español. No se exigirá este requisito para los aviones de las Compañías del grupo «Atlas» o KSSU, siempre y cuando las condiciones de régimen de trabajo y descanso, así como las económicas, se armonicen en su conjunto en relación con las que rigieran en dichas Compañías.

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

Art. 12. *Legislación vigente y Reglamentos internos.*—Para conseguir que las operaciones de vuelo de «Iberia» se desarrollen de acuerdo con los principios de seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía necesarios, los tripulantes se comprometen al cumplimiento de las normas o disposiciones de régimen interior complementarias de las vigentes que sean obligadas, muy especialmente las contenidas en los manuales de operaciones, de ruta y de avión. Ello sin perjuicio de acatar las normas legales aplicables en cada caso o cualesquiera otros Reglamentos de Trabajo, órdenes e instrucciones que puedan ser impartidas por la Dirección de la Compañía, o por sus representantes dentro del ámbito de su competencia.

No obstante lo anterior, ningún manual o norma de régimen interior de la Compañía podrá alterar condiciones laborales expresamente pactadas en este Convenio.

Asimismo, la Dirección de la Compañía se responsabilizará 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.

CAPITULO III

SECCION PRIMERA. DEFINICIONES

Art. 13. En tanto no exista una nueva normativa, y a fin de completar y actualizar las definiciones establecidas en la Reglamentación Nacional y Reglamento de Régimen Interior de «Iberia», se desarrolla en este capítulo la definición de los Tripulantes de acuerdo con la función que desempeñan, prevaleciendo su nueva redacción cuando existan contradicción, lagunas o problemas de interpretación en el ámbito personal.

Art. 14. *Tripulante.*—Persona a quien la Dirección de «Iberia» puede asignar obligaciones que ha de cumplir en tierra y a bordo durante la preparación, realización y finalización del vuelo.

Art. 15. *Tripulante Auxiliar.*—Tripulante en posesión de licencia y calificaciones que permiten asignarle obligaciones auxiliares en las operaciones de una aeronave, en cuanto a la seguridad, atención y bienestar de las personas a bordo.

Los Auxiliares de vuelo son los hombres o mujeres encuadrados en este grupo, cuya misión es atender y auxiliar a las personas a bordo, facilitando las provisiones y servicios necesarios y procurando en todo momento el mayor confort del pasajero. Deberán realizar, asimismo, los servicios previos y posteriores al vuelo en que tomen parte, que están directa o indirectamente relacionados con su función específica a bordo.

Art. 16. Por lo que se refiere a los Auxiliares de vuelo que desempeñan los puestos de trabajo a que se alude en el párrafo tercero del artículo 32, número 4, del apartado c) del artículo 112; artículo 122, último párrafo del artículo 3.º del anexo 2 y último párrafo del apartado D) del anexo 10 del III Convenio Colectivo del Personal de Vuelo, la Dirección de la Compañía y la representación de los Tripulantes Auxiliares negociarán no más tarde del 1 de marzo de 1980 la selección, formación y progresión de los Tripulantes a que se refiere este artículo.

En tanto en cuanto no se llegue a un acuerdo global, el tratamiento económico se mantiene en un porcentaje del 30 por 100 sobre sueldo base, más prima por razón de viaje garantizada.

A partir de 1 de enero de 1980 se eleva la consolidación por cada año en que se permanezca en esta situación al 7,5 por 100 anual, con un máximo del 75 por 100 consolidado, cantidades éstas que cotizarán al Fondo Social de Vuelo.

SECCION SEGUNDA: CLASIFICACION PROFESIONAL

Art. 17. Con objeto de adecuar la clasificación profesional de los Tripulantes Auxiliares, se establecen los siguientes niveles a efectos económico-administrativos:

Ingresados hasta el 1 de agosto de 1971	Ingresados a partir del 1 de agosto de 1971
Nivel 1C	Nivel 1C
Nivel 1B	Nivel 1B
Nivel 1A	Nivel 1A
Nivel 1	Nivel 1
Nivel 2	Nivel 2
Nivel 3	Nivel 3
Nivel 4	Nivel 4
Nivel 5	Nivel 5
	Nivel 6
	Nivel 7

Art. 18. *Ordenación del personal.*—Los Tripulantes Auxiliares estarán relacionados de forma ordenada dentro de su grupo laboral.

Esta ordenación vendrá dada por la antigüedad en vuelo en su grupo dentro de la Compañía y por el cumplimiento de las regulaciones de promoción especificadas en el capítulo cuarto.

En la relación elaborada de acuerdo con este criterio constarán el número de orden, el año de nacimiento, la antigüedad en vuelo, la antigüedad administrativa, el nivel y la fecha del último nivel alcanzado, y cualquier otro dato que pueda ser considerado de interés.

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

Art. 19. *Antigüedad en vuelo de Tripulantes Auxiliares.*—Para los Tripulantes Auxiliares ingresados hasta enero de 1964, se considerará antigüedad en vuelo la fecha en que un Tripulante, con contrato en vigor en la Compañía «Iberia», realizó el primer vuelo de su grupo en servicio de transportes públicos de esta Compañía, ya sean regulares o no regulares, de pasajeros, carga o correo.

El número inicial de orden en la relación correspondiente vendrá determinado por la antigüedad en vuelo respectiva, siempre que se consolide con la superación satisfactoria del período de prueba, de acuerdo con el artículo 33.

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

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

No obstante lo anterior, en caso de excedencia voluntaria, el orden de la relación ordenada del personal y la antigüedad en vuelo se regirán por lo dispuesto en el artículo 37.

Art. 20. *Antigüedad administrativa.*—El tiempo transcurrido desde la fecha de ingreso en la Compañía «Iberia». A estos efectos se computarán los tiempos pasados en otros grupos laborales de plantilla de la Compañía «Iberia». En cambio, no se computará el tiempo permanecido en la situación de excedencia.

Art. 21. *Nivel.*—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.

CAPITULO IV

Ingreso, promoción y progresión

Art. 22. *Admisión.*—La admisión del personal de vuelo en la Compañía se realizará de acuerdo con las disposiciones legales vigentes y las establecidas en los artículos 23 y 24.

Art. 23. *Condiciones y pruebas de ingreso.*—Las condiciones que deberán reunir los aspirantes para ingresar en la plantilla de la Compañía serán fijadas por la Dirección, que establecerá en cada momento las pruebas médicas, teóricas, prácticas y en vuelo a superar junto a las restantes normas a cumplir.

Art. 24. *Preferencia para el ingreso.*—En igualdad de condiciones se dará preferencia para el ingreso como aspirante en período de prueba al personal de tierra de la Compañía, a los cónyuges, viudos, huérfanos, hijos y hermanos de los trabajadores de la Empresa, siempre que se cumplan los requisitos exigidos por la autoridad aeronáutica y la Dirección de la Compañía para dicho ingreso.

Art. 25. *Promoción.*—La promoción del personal de vuelo podrá darse por el cambio de nivel y la que en cada momento pudiera establecerse.

Art. 26. *Progresión.*—La progresión que entraña el pasar de un avión a otro se efectuará dando opción a superar las pruebas establecidas por la Dirección, a través de las unidades orgánicas correspondientes, a aquellos que cumplan las condiciones requeridas para optar a estas pruebas, no tengan acordado con la Dirección ningún pacto que excluya esta posibilidad de progresión durante un período convenido, por haber efectuado un curso que llevase implícita esta condición o condicionamiento de similar naturaleza, y con arreglo al número de orden que corresponda por aplicación de las normas que se establecen en el artículo 18.

Las condiciones de progresión se darán a conocer a los representantes de los Tripulantes Auxiliares con una antelación de diez días como mínimo a la fecha de su publicación.

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

Art. 27. *Regresión voluntaria.*—La concesión de las regresiones voluntarias estará sujeta a las necesidades operativas. El Tripulante que haga uso de esta opción pasará a la flota DC-9 o a la que en su día se considere de ingreso, a todos los efectos y sin perjudicar derechos de terceros.

En consecuencia, el Tripulante que regresa voluntariamente se considera como de nuevo ingreso a los efectos de progresión, puntuaciones de destacamentos, residencias, destinos, vacaciones, etc.

La preferencia para la regresión vendrá dada por la fecha de la solicitud, y a igualdad de fechas, por la antigüedad en vuelo.

Las situaciones actuales que no se adapten al presente artículo se normalizarán antes del 1 de marzo de 1980.

Art. 28. *Renuncia a la progresión.*—Si un Tripulante renuncia voluntariamente a progresar y permanece, como consecuencia de ello, en el tipo de avión en que estaba, deberá continuar en el mismo doce meses, transcurridos los cuales deberá acogerse a una de las opciones siguientes:

- Pasar de flota en la primera vacante que se produzca.
- Efectuar nueva renuncia expresa por otros doce meses, opción ésta que podrá repetirse siempre que mediare la respectiva renuncia.

Si transcurrido uno de los períodos de renuncia el Tripulante no ejercita ninguna de estas dos opciones, se interpretará que se acoge a la primera de ellas.

En caso de que un Tripulante Auxiliar haga uso de la renuncia anteriormente aludida y solicite destacamento, residencia o destino, le serán de aplicación las normas siguientes:

- Tendrá que permanecer en situación de renuncia un mínimo de dos años a partir de la fecha en que se produzca la concesión del destacamento, residencia o destino.
- Durante ese tiempo, sólo podrá disfrutar de una de las situaciones de destacamento, residencia o destino y por una sola vez.
- Si al final de los dos años mantiene la renuncia, volverá a aplicarse lo dispuesto en los párrafos anteriores.
- Estas normas no regirán para los destacamentos forzosos.
- A la entrada en vigor del presente Convenio, y sin efectos económicos retroactivos, serán anuladas las penalizaciones de nivel producidas por las renunciaciones a la progresión por razón de destacamento, residencia o destino desde 1 de enero de 1974.

Art. 29. *Cambio de nivel.*—La promoción por cambio de nivel se producirá automáticamente cuando por el Tripulante se cumplan las tres condiciones siguientes:

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

A los Tripulantes ingresados en la Compañía hasta el 1 de agosto de 1971 se les reconocerán los niveles desde la fecha en que fueron alcanzados y pasarán de nivel por el transcurso de los años, excepto para los niveles 1A, 1B y 1C, que serán de cuatro, seis y cinco años, respectivamente.

A los Tripulantes que hayan promocionado con las mismas normas que los Técnicos se les aplicará idéntico sistema que aquéllos.

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

c) Haya superado satisfactoriamente como máximo en 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. 30. *Cambio de nivel diferido.*—Cuando a un Tripulante, una vez cumplidos los requisitos especificados en los apartados a) y b) del artículo anterior, le quede diferida su

progresión por no cumplir los requisitos exigidos en el apartado c) del mismo artículo, le será igualmente diferida su promoción hasta que haya permanecido dos años más de los exigidos para la promoción normal o hasta que alternativamente haya superado durante dicho período la prueba o pruebas no realizadas satisfactoriamente.

A estos efectos, y siempre que la superación sea posible, tanto la Compañía como el Tripulante se aplicarán a ello, facilitándole aquélla las oportunidades mencionadas en el artículo anterior.

Art. 31. Opción de Tripulantes Auxiliares a cambio de grupo.—Siempre que no se perjudique la opción preferente para el cambio de grupo de los Tripulantes Técnicos, los Tripulantes Auxiliares que reúnan los requisitos necesarios tendrán opción a realizar los cursos de cambio de grupo que la Compañía organice para este fin. Esta opción, reuniendo los requisitos, se basará en la antigüedad en vuelo, aun cuando el llamamiento para realizar los cursos se haga libremente por la Compañía de acuerdo con las necesidades del servicio.

Todo Tripulante que cambie de grupo se le considerará como de nuevo ingreso en el mismo a todos los efectos, con excepción de lo dispuesto en el artículo 20 sobre antigüedad administrativa. En el supuesto de no superar el período de prueba volvería a su situación como Tripulante Auxiliar.

CAPITULO V

Situaciones

Art. 32. Tripulantes contratados a plazo fijo.—A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, la Compañía podrá celebrar contratos a plazo fijo, no renovables y no superiores a siete meses, que expirarán cuando se cumpla la fecha de vencimiento. Con el cumplimiento del plazo marcado, quedará extinguida la relación laboral, debiendo cesar el Tripulante en la Compañía automáticamente.

Art. 33. Tripulantes en período de prueba.—Todos los aspirantes que ingresen como personal de vuelo en la Compañía con contrato por tiempo indefinido, permanecerán durante un período de seis meses en situación de prueba.

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

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

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

Art. 34. Tripulantes en situación de actividad.—Se encontrarán en situación de actividad los Tripulantes que, superado el período de prueba, desempeñen en los servicios de la Compañía las funciones propias del grupo para las que han sido contratados.

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

Art. 35. 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, o el desempeño de funciones de representación de los Tripulantes Auxiliares, según lo establecido expresamente para este tema por las partes y cualquier otra actividad similar.

Art. 36. Tripulantes con licencia.

A) Licencia retribuida.

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

1. Dos días laborables:

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

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

b) Alumbramiento de esposa.

2. Diez días laborables ininterrumpidos para contraer matrimonio.

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

4. Un día natural por traslado de domicilio.

B) Licencia no retribuida.

Anualmente, y a excepción de lo dispuesto en el punto 9, apartado A) del anexo número 5, los Tripulantes tendrán de-

recho a disfrutar licencia sin sueldo por un plazo que no exceda de quince días laborables, ininterrumpidamente o no, para asuntos particulares.

El límite máximo de concesión de licencias no retribuidas en cuanto al número de Tripulantes que puedan disfrutar de esta licencia será de una por cada cuarenta o fracción dentro de cada flota.

Se tendrán en cuenta las peticiones de Auxiliares femeninos y masculinos por separado, al 50 por 100. En el supuesto de que cada uno de los grupos (masculinos y femeninos), no cubrieran su fracción, ambos serán intercambiables, pudiendo ser cubiertos por el otro grupo.

La petición de licencia deberá presentarse como mínimo con veinticinco días de antelación al comienzo del mes en que se desee disfrutar, para no introducir modificación en el nombramiento del servicio.

Igualmente los Tripulantes con más de veinte años de servicio tendrán derecho a disfrutar anualmente licencias sin sueldo por un plazo entre quince días y cuatro meses ininterrumpidos o no, para asuntos particulares, si las necesidades de la Compañía lo permiten.

Las vacaciones voluntarias tendrán prioridad sobre las licencias no retribuidas pero no así las forzosas.

Art. 37. Excedencia voluntaria.—Los Tripulantes, con un tiempo mínimo de dos años de servicio en la Compañía, podrán solicitar pasar a la situación de excedencia sin derecho a retribución alguna, en tanto no se reincorporen al servicio activo.

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

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

No existirá para la Compañía obligación de conceder excedencia en número superior a uno por cada veinte o fracción de cada flota en que se presta servicio. Se tendrán en cuenta las peticiones de Tripulantes Auxiliares femeninos y masculinos por separado, al 50 por 100. En el supuesto de que cada uno de los grupos (masculinos y femeninos), no cubrieran su fracción, ambos serán intercambiables, pudiendo ser cubiertos por el otro grupo.

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

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

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

Al reincorporarse, su número de orden vendrá dado por el tiempo permanecido en activo en su grupo.

La reincorporación del Tripulante se efectuará en la flota en que estaba al pasar a la situación de excedencia.

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

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

Art. 38. Excedencia forzosa.—Dará lugar a esta situación el nombramiento para un cargo público que legalmente lleve inherente esta situación. Asimismo tendrán derecho a la excedencia forzosa los cargos sindicales cubiertos por elección.

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.

A su reincorporación, los Tripulantes en situación de excedencia forzosa deberán someterse a los reentrenamientos que aquélla determine para lograr el mantenimiento íntegro de la aptitud para el vuelo. En caso de incumplimiento voluntario de esta obligación, perderán el derecho a la reincorporación.

Art. 39. Servicio militar.—Los Tripulantes que sean requeridos, con carácter ineludible, para prestar servicios militares obligatorios, mantendrán vigente su contrato de trabajo por el tiempo que dure esta situación. Este período les será computado como tiempo de servicio efectivo y durante el mismo se mantendrán las cotizaciones a la Mutualidad y les será abonado el 50 por 100 de su retribución, con exclusión de la prima por razón de viaje garantizada.

Art. 40. Baja por enfermedad o accidente.—Se considera en esta situación al Tripulante que transitoriamente no pueda seguir en situación de actividad por haber sufrido un acciden-

te o contraído enfermedad, siempre que se hayan cumplido los trámites que desde el punto de vista médico-administrativo estén señalados.

A efectos de promoción se considerarán que permanecen en situación de actividad, siempre y cuando el tiempo o tiempos no afecten a las condiciones especificadas en el artículo 29, apartado b), rebajándose el límite establecido al 50 por 100 de la media de las horas de la flota, durante el tiempo que dure la enfermedad. En casos excepcionales la Compañía y los Representantes de los Tripulantes Auxiliares estudiarán la conveniencia de disminuir el límite anterior.

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

CAPITULO VI

Régimen de trabajo y descanso

SECCION PRIMERA: DEFINICIONES

Art. 41. *Base principal*.—Aquella donde se encuentra el domicilio social del operador y desde la que normalmente programa sus servicios en vuelo.

Art. 42. *Base*.—El lugar donde un Tripulante se encuentra en régimen de permanencia, bien sea en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contratado.

Art. 43. *Destacamiento*.—El lugar donde un Tripulante se encuentra desplazado fuera de su residencia o base habitual por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a diez días ni superior a siete meses.

La duración máxima del destacamento con carácter forzoso será de treinta y un días.

Art. 44. *Residencia*.—El lugar al que un Tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo no inferior a siete meses, ni superior a dos años.

Art. 45. *Destino*.—El lugar al que un Tripulante tiene que desplazarse fuera de su residencia habitual, por necesidades de la Dirección de la Compañía y en régimen de permanencia por un tiempo superior a dos años e inferior a cinco años.

Art. 46. *Actividad laboral*.—Todo el tiempo que se permanece a disposición de la Compañía para realizar los trabajos programados que ésta le pueda asignar.

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

Art. 47. *Tiempo fuera de base*.—Todo el tiempo que transcurre durante la realización de un servicio o serie de servicios, contado desde que el Tripulante hace su presentación en el aeropuerto donde tiene la base, hasta su regreso a dicho aeropuerto más treinta minutos.

Se considera igualmente tiempo fuera de base cualquier actividad laboral no recogida en la presente definición, con excepción de las comisiones de servicio y cursos en el extranjero.

Este tiempo no excederá de cuatrocientas treinta y dos horas al mes.

Art. 48. *Actividad aérea*.—El tiempo computado desde la presentación de un Tripulante en el aeropuerto para realizar un servicio, hasta treinta minutos después de haber inmovilizado el avión en el aparcamiento, una vez completada la última etapa.

Si el servicio es cancelado, la actividad aérea se considera terminada treinta minutos después de haber sido notificada al Tripulante la cancelación.

El tiempo correspondiente a un período de actividad aérea estará precedido de un período de descanso.

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

La actividad aérea se computará, inicialmente, a partir de las programaciones de los servicios.

Art. 49. *Actividad aérea diurna*.—La comprendida entre las siete horas y las veintiuna horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

Art. 50. *Actividad aérea nocturna*.—La comprendida entre las veintiuna y las siete horas locales del lugar donde se inicia la actividad.

A efectos de retribución, la aplicación de esta actividad se hará fijando el número de horas que corresponden a cada línea.

Art. 51. *Tiempo de vuelo*.—Tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse por su propia fuerza y/o con ayuda de medios externos, con objeto de despegar, hasta que realizado el aterrizaje, queda aquella inmovilizada y son parados sus motores («entre calzos»).

En el cómputo de los tiempos de vuelo se tendrán en cuenta el perfil del vuelo (rodaje, despegue, subida, crucero, descenso, aproximación, aterrizaje y rodaje), las rutas marcadas por la Compañía o autoridades aeronáuticas y las características de vuelo indicadas en el manual del avión.

El tiempo total de rodaje para cada vuelo queda establecido en diez minutos.

Art. 52. *Lugar de descanso*.—El que dispone de servicios hoteleros completos para el descanso de los Tripulantes.

Art. 53. *Período de descanso*.—Tiempo asignado por la Compañía a un Tripulante con el fin de que pueda descansar antes o después de un período de actividad aérea.

Art. 54. *Límite de actividad aérea*.—Se considera límite de actividad aérea, el máximo de tiempo dentro del cual deben quedar programados los servicios.

Art. 55. *Servicio*.—El nombrado con objeto de realizar una etapa o etapas a las que sigue un período de descanso.

Art. 56. *Serie de servicios*.—Los programados consecutivamente, siempre que no se vean interrumpidos por un día libre en la base.

Art. 57. *Etapa*.—El trayecto comprendido entre un despegue y la toma subsiguiente, siempre que no se efectúe en el mismo aeropuerto de partida.

Art. 58. *Tripulación auxiliar mínima*.—Es la mínima necesaria de acuerdo con las normas de seguridad de vuelo.

Art. 59. *Vuelo corto*.—El de duración inferior a una hora quince minutos. Los vuelos con dos Tripulantes Técnicos o sin piloto automático se considerarán a todos los efectos cortos.

Art. 60. *Vuelo medio*.—El de duración comprendida entre una hora quince minutos y tres horas.

Art. 61. *Vuelo largo*.—El de duración superior a tres horas.

Art. 62. *Vuelos de situación, posición, ferry y carguero*.—Se consideran vuelos de situación los desplazamientos realizados por los Tripulantes para hacerse cargo de un servicio asignado o a la terminación del mismo regresar a la base.

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

Se consideran vuelos ferry aquellos que sin pasaje o carga de pago realizan los aviones comerciales. Los Tripulantes Auxiliares no están obligados a viajar en estos vuelos.

En los vuelos cargueros, la Compañía adoptará las medidas necesarias en materia de seguridad e higiene que garanticen a la tripulación auxiliar las condiciones adecuadas.

Art. 63. *Actividad en tierra*.—Abarca el resto de las actividades no comprendidas en la actividad aérea, que pueden serle asignadas a un Tripulante por la Dirección de la Compañía, según se contempla en el artículo 46. A título indicativo, serán, entre otras, las dedicadas a instrucción, cursos, cualquier tipo de entrenamiento, simuladores de vuelo, reconocimientos médicos y actividades similares.

Sólo a efectos de límites de programación de vuelos en flota y no a efectos económicos, a los Tripulantes que participen como alumnos no se les computará como actividad laboral el tiempo dedicado a instrucción en tierra, siempre que los cursos tengan una duración inferior a quince días. En estos casos, los Tripulantes disfrutarán los días libres que a continuación se expresan, en función del tiempo que se vuela en flota.

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

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

— Los días libres que corresponden según el artículo 79, apartado d), no entran en este cómputo.

Art. 64. *Imaginaria*.—Tripulante a la inmediata disposición de la Compañía para emprender la actividad aérea que se le asigne, salvo vuelo de instrucción. 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.

Si la imaginaria se efectúa fuera de los locales fijados por la Compañía el Tripulante deberá recibir el aviso con un mínimo de sesenta minutos.

La imaginaria es un servicio de veinticuatro horas, entendidas como un día natural.

No obstante lo anterior, la imaginaria que venga precedida de un día libre se iniciará a las siete horas y la presentación se efectuará una hora más tarde.

Cuando la imaginaria se haya efectuado en los locales de la Compañía, y finalizado este servicio, al Tripulante no se le podrá asignar un servicio de vuelo cuyo despegue esté programado antes de las ocho horas del día siguiente.

Art. 65. *Retén*.—Tripulante en disposición de pasar a la situación de imaginaria con un preaviso de tres horas. Sólo a efectos de límites de programación, el tiempo de retén no se computará como actividad laboral.

Art. 66. *Incidencias*.—Tripulante que no tendrá asignados servicios de vuelo fijos. Excepto los días señalados como libre, se les podrán nombrar los servicios que se considere oportuno, con objeto de estabilizar la programación. Igualmente se les podrán nombrar servicios de imaginaria y retén.

Este servicio se programará por meses completos y por rotación acumulativa durante la vigencia de este Convenio entre todos los componentes de una flota, de modo que ningún Tripulante lo repita hasta tanto no se haya completado la misma.

A los Tripulantes en situación de destacamento, residencia o destino que les correspondiera servicio de incidencias, les será saltado el turno, realizándolo a su regreso a base, a no ser que la 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 ocho y las diez horas y las veinte y veintidós horas locales, con objeto de enterarse del posible servicio asignado.

No obstante, el Tripulante de incidencias que está disfrutando de un día libre, establecerá contacto con la Oficina de Programación de Vuelos entre las veintidós horas de ese día y la una del día siguiente, no pudiendo ser asignado ningún servicio que se inicie antes de las siete horas. En el caso de que se le nombre servicio de imaginaria, ésta no podrá dar comienzo antes de las ocho horas.

Durante el mes de incidencias se programarán los días libres. Las imaginarias serán efectuadas por los Tripulantes en incidencias, pero no se podrán programar dos servicios de imaginarias en días consecutivos.

A efectos de programación, la situación de incidencias no dará lugar a cómputo alguno de actividad aérea ni laboral, si no se efectúan servicios. Si se efectúan servicios de vuelo, se computará esta actividad de la manera prevista.

Art. 67. *Día franco de servicio.*—Aquel en que sin tener previamente programado servicio u obligación alguna, un Tripulante puede ser requerido para realizar un vuelo imprevisto.

Este deberá serle asignado y notificado antes de las veintidós horas del día anterior. Si no le ha sido nombrado servicio o asignado dentro del plazo marcado, el día franco de servicio el Tripulante quedará relevado de cualquier otra obligación.

Art. 68. *Día libre.*—Día natural del que puede disponer libremente el Tripulante, sin que deba ser requerido para que efectúe servicio alguno y durante el cual podrá ausentarse de su base sin restricciones.

Art. 69. *Vacaciones.*—Los Tripulantes Auxiliares disfrutará treinta días de vacaciones al año, en la forma que se desarrolla en el anexo 5.

Art. 70. *Tiempo de recuperación.*—Con efectividad de 1 de enero de 1980 y por cada cinco años de antigüedad en vuelo en la Compañía los Tripulantes Auxiliares tendrán derecho a un día libre adicional al año, con un máximo de cinco, por el concepto de días de recuperación, siempre y cuando que durante los cinco años inmediatamente anteriores hayan volado el 60 por 100 de la media de las horas voladas en su flota o flotas.

A partir de 1 de enero de 1981 y por cada cinco años de antigüedad en vuelo en la Compañía los Tripulantes Auxiliares tendrán derecho a dos días libres adicionales al año, con un máximo de diez, por el concepto de días de recuperación, siempre y cuando que durante los cinco años inmediatamente anteriores hayan volado el 60 por 100 de la media de las horas voladas en su flota o flotas.

Art. 71. *Ejecución opcional del coeficiente de programación.*—Con la limitación de que el número de Auxiliares no exceda del 10 por 100 de los pertenecientes a la flota de que se trate, a los veinticuatro años de servicio en vuelo en la Compañía, y cumplidos los cincuenta años de edad, se podrá optar por no volar más que las horas correspondientes a la prima por razón de viaje garantizada, compensándole con días libres adicionales al mes por su defecto de horas programadas, en relación con el resto de los Auxiliares de la misma flota y función que no se hallen en iguales circunstancias.

En el caso de que el número de solicitantes supere el 10 por 100 fijado, las prioridades se establecerán por riguroso orden de antigüedad en vuelo.

Art. 72. *Adecuación de la productividad de los Tripulantes Auxiliares a los de otras Compañías aéreas del mundo de análogas características.*—La Dirección de la Compañía se compromete a reducir proporcionalmente la media ponderada de horas de vuelo anuales por Tripulante Auxiliar, con objeto de alcanzar en el tiempo la de las Compañías aéreas extranjeras de análogas características.

SECCION SEGUNDA: LIMITES Y REGULACIONES

Art. 73. *Limitaciones.*—Aparte de las establecidas por las propias definiciones la programación de servicios se ajustará a las limitaciones recogidas en esta sección.

La programación se hará de acuerdo con los límites de actividad aérea, garantizando los periodos de descanso correspondientes y procurando no ajustar al límite máximo para dar estabilidad a la realización de los servicios.

Los servicios de vuelo, número de etapas, actividad aérea, horas de vuelo, tiempo fuera de base, días libres y días festivos deben ser distribuidos con tanta igualdad como sea posible entre los Tripulantes que desempeñan las mismas funciones en una flota determinada y estén en la misma base.

Las diferencias imposibles de subsanar en un mes determinado serán corregidas en los meses sucesivos, de tal manera que al finalizar el año tales diferencias queden compensadas.

La regla básica de la planificación de servicios deberá ser conceder a los Tripulantes tanto más tiempo libre en la base como sea posible.

La Dirección de la Compañía y los representantes de los Tripulantes Auxiliares admiten que puede haber casos excepcionales en los cuales sea necesario alterar o modificar las regulaciones establecidas para dar cumplimiento a servicios de vuelo en ciertas rutas o para un mejor acoplamiento de las programaciones. Ambas partes se comprometen a buscar la solución adecuada y a fijar en cada uno de estos casos limitaciones especiales, una vez examinadas todas las circunstancias.

Art. 74. *Límite de actividad aérea.*—Con efectividad de 1 de enero de 1980 los límites de actividades serán los siguientes:

Despegue	Número de aterrizajes	Actividad límite
07,01-15,00	2	14,00
	3	13,30
	4	13,00
	5	11,30
15,01-18,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	12,00
	5	10,30
18,01-23,00	1	12,30
	2	12,00
	3	11,30
	4	11,00
	5	09,30
23,01-06,00	1	11,30
	2	11,00
	3	10,30
	4	10,00
06,01-07,00	1	13,30
	2	13,00
	3	12,30
	4	11,30
	5	10,30

No obstante, se pactarán las actuales líneas de vuelos largos, intra-americanos e intra-africanos que no encajan en la tabla anterior en base a unos descansos adicionales, a fin de que se puedan seguir realizando como hasta ahora.

Art. 75. *Límites máximos de horas de vuelo.*—El límite máximo de horas de vuelo será el siguiente:

Con efectividad 1-1-80:	Vuelos largos	Vuelos cortos y medios
Horas al mes	85	83
Horas al trimestre	240	235
Horas al año	840	820
Con efectividad 1-1-81:		
Horas al mes	83	79
Horas al trimestre	235	220
Horas al año	820	770
Con efectividad 1-1-82:		
Horas al mes	80	75
Horas al trimestre	225	210
Horas al año	800	715

A efectos de programación, los tiempos de los distintos trayectos se fijarán de acuerdo con los tiempos medios de vuelo de las estadísticas del ejercicio anterior, computado el rodaje como diez minutos.

Art. 76. *Límites de actividad laboral mensual.*—Con efectividad de 1 de enero de 1980 el número máximo de horas de actividad laboral mensual a efectos de programación será de ciento setenta y seis horas. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente, cada Tripulante podrá exceder el límite anterior en un 10 por 100.

Art. 77. *Límites de series de servicios.*—En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, la programación de las series de servicios tendrán una duración máxima de cuatro días. Para la ejecución de los servicios programados mensualmente a cada Tripulante, este límite podrá ser ampliado hasta un máximo de cinco días.

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

Art. 78. *Límite de etapas.*—El límite máximo de etapas que podrán realizarse durante un día natural dependerá de lo establecido en el artículo 74. No obstante, en los vuelos interinsulares canarios que efectúen Tripulantes con base en un punto de estas islas, el número máximo de saltos que se establecen en dicho artículo se incrementará en uno.

Art. 79. *Días libres.*—Con efectividad de 1 de enero de 1980 se concederán treinta y tres días naturales libres señalados con cruz al trimestre con un mínimo de diez días mensuales, que se disfrutarán en las condiciones siguientes:

a) Cuatro de ellos, por lo menos, estarán unidos dos a dos.
b) Los cuatro citados anteriormente no podrán ser variados por la Compañía. Los restantes podrán serlo con un preaviso mínimo de cuarenta y ocho horas.

c) Todo día que un Tripulante deba pasar reconocimiento médico, deberá estar precedido de un día libre. El día de reconocimiento será considerado como un día libre adicional.

d) Durante los programas de los cursos teóricos deberán respetarse como libres los fines de semana, a partir del sábado a medio día.

e) Cuando un Tripulante esté sujeto a un servicio de incidencia, deberá disfrutar durante el mes la totalidad de los días naturales libres que le correspondan con arreglo a las limitaciones previstas.

f) Los Tripulantes que deban incorporarse a un destacamento, residencia o destino dispondrán, además, de cuatro, seis y diez días, respectivamente, para organizar los preparativos del traslado. Asimismo dispondrán de la mitad del número de días al reincorporarse a su residencia habitual.

En los destacamentos cuya duración sea igual o inferior a treinta y un días no será de aplicación lo dispuesto en este apartado sobre días libres. En este caso, los Tripulantes podrán optar por percibir íntegra la gratificación de destacamento que se detalla en el anexo número 3, siendo el alojamiento a su cargo, o percibir el 75 por 100 de dicha gratificación, alojándose en el hotel designado según lo establecido en el artículo 111, cuyo coste será a cargo de la Compañía.

g) Cuando un Tripulante pierda por necesidades del servicio alguno de los días libres que le correspondan y no se puedan recuperar durante el mes, podrá optar por recuperarlo en el mes próximo o añadirlo a las vacaciones anuales.

Art. 80. Preaviso.—Las programaciones mensuales deberán ser conocidas con siete días de anticipación.

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

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

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

Las vacaciones anuales deberán ser notificadas en firme con un mes de antelación.

El preaviso mínimo para el pase de avión será de diez días.

Art. 81. Periodos de descanso.

Uno. a) Los Tribunales Auxiliares estarán exentos de todo servicio durante los periodos de descanso.

b) El período básico de descanso se calcula como sigue: La precedente actividad aérea programada más dos horas será igual a períodos básicos de descanso (en horas y minutos). El período básico mínimo de descanso es de diez horas treinta minutos.

Dos. Cuando se hayan cruzado menos de cuatro husos horarios durante la realización de un servicio, el período de descanso al que se tiene derecho es:

a) El período básico de descanso sin aumento, si el período de descanso comienza entre las dieciocho cero una y las veinticuatro horas locales.

b) El período básico de descanso más una hora, si el período de descanso da comienzo entre las cero coma cero una y las cuatro horas locales, o las quince y las dieciocho horas locales.

c) El período básico de descanso más dos horas, si el período de descanso da comienzo entre las cuatro cero una y las quince horas locales.

Tres. Cuando se han cruzado cuatro o más husos horarios durante la realización de un servicio, el período de descanso a que se tiene derecho es:

a) El período básico de descanso si éste incluye una noche local, es decir, las veintitrés horas y las siete horas locales.

b) El período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios para igualar la diferencia de tiempo perdido en una noche local, pero como máximo el mismo número de horas como husos horarios han sido cruzados en la realización del servicio inmediatamente anterior.

El máximo período de descanso a que se tiene derecho, consistente en el período básico de descanso más un suplemento por cruce de husos horarios, es de veintidós horas.

Cuatro. Cuando en la realización de un servicio se han cruzado husos horarios total o parcialmente en ambas direcciones (opuestas), solamente se tendrá en cuenta la diferencia de husos horarios entre el lugar donde el servicio comienza y el lugar en que finaliza, a los efectos de lo establecido en los párrafos dos y tres.

Cinco. Periodos de descanso en base:

a) En los aviones que efectúan etapas cortas y medias, después de una programación en el límite de serie de servicios, el período de descanso en la base será de un día natural.

b) En los aviones que efectúan vuelos transatlánticos o de duración similar, tras el regreso a la base, el período de descanso será de treinta y seis horas.

Este período de descanso deberá incluir dos noches, siendo considerado como noche el espacio de tiempo comprendido entre

las veintitrés y las siete horas locales. Ello será ampliado a cuarenta y ocho horas si en el servicio precedente se han cruzado cuatro o más husos horarios, y a setenta y dos horas si se cruzaron más de seis husos. Si se han cruzado más de ocho husos horarios, el período de descanso deberá incluir tres noches.

Después de una programación en el límite de serie de servicios, el período de descanso en la base será de setenta y dos horas.

Cuando se han cruzado seis husos horarios o más durante el recorrido en un total de más de tres días (setenta y dos horas) de ausencia, el recorrido en la dirección opuesta sobre cuatro o más husos horarios no podrá realizarse hasta pasados seis días (ciento cuarenta y cuatro horas). Durante este período intermedio, después de completado el descanso correspondiente, cualquier otro servicio puede tener lugar.

c) El cálculo de la diferencia de husos horarios para todo lo que queda establecido se llevará a cabo teniendo en cuenta la diferencia de horario local entre aquellos lugares donde la actividad aérea comienza y finaliza, con la excepción del último párrafo del apartado b), que se hará en base a horario GMT.

Al objeto de mantener un valor constante de husos horarios, se tomará como base el horario de invierno para el cálculo de los períodos de descanso correspondientes a las actividades aéreas originadas en vuelos que cruzan husos horarios.

Seis. Para completar un servicio programado, los Comandantes podrán incrementar las actividades límite que figuran en la tabla correspondiente en la forma siguiente:

Vuelos cortos y medios: 1,00 h.

Vuelos largos: 1 h. 30 m.

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

Art. 82. Cambios de servicio en ejecución.—Los servicios pueden ser cambiados en ejecución por necesidades de la Compañía, siempre que el número de días de ocupación sea igual o menor a los programados cuando se trate de vuelos transatlánticos o de etapas largas. El preaviso de estos cambios deberá hacerse con un mínimo de dos horas con respecto a la hora de presentación al vuelo, a fin de que el Tripulante pueda acondicionar su equipaje al nuevo servicio.

En cuanto a los vuelos nacionales, europeos e interamericanos de etapas medias o cortas, se podrán cambiar las líneas siempre que la duración total de la actividad aérea del nuevo servicio no se vea aumentada en más de dos horas, en cada caso, sobre la línea programada. Si se tratase de una serie de servicios, deberán ocupar igual número de días.

A la finalización de un servicio o serie de servicios no se podrá obligar a los Tripulantes a efectuar otro servicio adicional.

Art. 83. Servicios en Navidad y fin de año.—Los servicios que impliquen actividad programada entre las doce horas del día 24 y veinticuatro horas del día 25 de diciembre, y las doce horas del 31 de diciembre y veinticuatro horas del 1 de enero, serán sorteados entre la totalidad de los Tripulantes Auxiliares de las respectivas flotas, con la única exclusión de aquellos que tengan vacaciones en la segunda quincena de diciembre.

Art. 84. Periodo de vigencia del régimen de trabajo y descanso.—Salvo las materias que tienen señalada una vigencia distinta, las cuestiones relacionadas con el régimen de trabajo y descanso tendrán vigencia hasta el 31 de diciembre de 1980.

Facilitando la Dirección los medios necesarios para ello, la representación de los Tripulantes Auxiliares se compromete a realizar los esfuerzos necesarios para lograr alcanzar una efectiva mejora en la calidad del servicio por parte de todo el grupo y a la realización de las líneas que no encajen dentro de los límites generales, previo acuerdo con la Dirección.

Art. 85. Facultades del Comandante.—No obstante todas las normas anteriores, el Comandante, de acuerdo con las facultades que le están conferidas por la Ley, puede alterar las normas prescritas, aumentando los tiempos de actividad aérea permitida cuando causas de fuerza mayor así lo exijan, y siempre que a su juicio la seguridad del vuelo no se vea afectada por que alguno o algunos de los Tripulantes sobrepasen las limitaciones establecidas. A estos efectos se consideran causas de fuerza mayor operaciones de salvamento para las que puede ser requerido, necesidad de traslado de enfermo grave, seguridad de la propia aeronave y supuestos de parecida naturaleza.

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

CAPITULO VII

Retribuciones

Art. 86. Conceptos retributivos.—Los tripulantes de la Compañía a quienes se aplica el presente Convenio estarán retribuidos por los siguientes conceptos:

a) Retribuciones fijas.

1. Sueldo base.
2. Premio de antigüedad.
3. Prima por razón de viaje garantizada.
4. Gratificaciones extraordinarias.
5. Gratificación por cierre de ejercicio.

b) Retribuciones variables.

1. Prima por razón de viaje (atípicas).
2. Prima por razón de viaje (horas de vuelo adicionales a la garantía).
3. Plus de nocturnidad.
4. Complemento actividad.

c) Otras percepciones económicas:

1. Dietas.
2. Gratificación de destacamento, residencia o destino.
3. Ventas a bordo.

d) Protección a la familia.

Art. 87. *Sueldo base.*—Los sueldos base son los expresados en el anexo número 1.

Art. 88. *Premios de antigüedad.*—El personal de plantilla recibirá en concepto de premio de antigüedad un 7,5 por 100 del sueldo base de su nivel por cada tres años de servicio a la Compañía, hasta un máximo de doce trienios.

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

Los Auxiliares de Vuelos femeninos que a 1 de agosto de 1971 tuvieran devengados trienios al 11,25 por 100, seguirán, a título personal, conservando este beneficio, habiéndose iniciado, a partir de ese momento, el devengo de trienios al 7,5 por 100.

Art. 89. *Prima por razón de viaje garantizada.*—Los tripulantes percibirán en concepto de prima por razón de viaje garantizada, las cantidades que se especifican en el anexo número 1.

El cálculo mensual de la prima por razón de viaje se realizará evaluando, por una parte, la suma de los importes de las horas de vuelo y de las horas atípicas, y por otra parte, el importe de la actividad laboral. De las cantidades resultantes, los tripulantes percibirán la mayor, y en caso de que ambas sean inferiores a la prima por razón de viaje garantizada, percibirán ésta última, excepto en los casos previstos en el anexo número 7.

La prima por razón de viaje se obtendrá aplicando los precios de los bloques que figuran en las tablas del anexo número 1.

Por día de servicio en vuelo como tripulante fuera de la base (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales), siempre que no se realice ningún vuelo, se garantizan dos horas, que se computarán al precio de las horas atípicas.

Esta garantía se aplicará también cuando el tripulante, en cumplimiento de los programas de vuelo o de órdenes recibidas, se presente en el Aeropuerto para realizar un servicio de vuelo y éste no se lleve a cabo por causas que no tengan relación con el tripulante.

Por cada día (considerado entre las 00,01 y las 24,00 horas locales) que se realice vuelo como tripulante, se garantizan hasta tres horas o la diferencia entre esta garantía y las horas de vuelo realizadas, computándose la diferencia al precio de las horas atípicas.

Quedan excluidos de estas garantías los días pasados en destacamentos, residencias y destinos en los que no se programe vuelo.

A partir de 1 de julio de 1979, la prima por razón de viaje garantizada vigente al 30 de junio de 1979, corresponderá a sesenta y cinco horas de vuelo.

Las horas de vuelo adicionales que superen las 65 de garantía se abonarán al precio que figura en las tablas anexas.

Con esa misma efectividad, los precios y bloques de actividad laboral son los que figuran en las tablas anexas.

Con efectividad de 1 de enero de 1980, la prima por razón de viaje garantizada, con la cuantía que alcance una vez incrementada la vigente a 31 de diciembre de 1979, en lo que se establezca por norma legal y/o por acuerdo pactado, corresponderá a 60 horas de vuelo. Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque	137
Segundo bloque	138/154
Tercer bloque	155/162
Cuarto bloque	163 en adelante

Los precios de las horas de vuelo adicionales que superen las sesenta de garantía serán los que se acuerden entre las partes. Asimismo, los precios de los bloques citados de actividad laboral serán igualmente los que se acuerden entre las partes.

Con efectividad de 1 de enero de 1981 la prima por razón de viaje garantizada, con la cuantía que alcance una vez incrementada la vigente a 31 de diciembre de 1980, en lo que se establezca por norma legal y/o por acuerdo pactado, correspon-

derá a 55 horas de vuelo. Los bloques de actividad laboral serán como sigue:

Primer bloque	126
Segundo bloque	127/141
Tercer bloque	142/149
Cuarto bloque	150 en adelante

Los precios de las horas de vuelo adicionales que superen las 55 de garantía serán los que se acuerden entre las partes. Asimismo, los precios de los bloques citados de actividad laboral serán igualmente los que se acuerden entre las partes.

El precio de la hora de vuelo base se determinará dividiendo el importe de la prima horaria garantizada entre el número de horas de vuelo correspondientes a dicha prima.

En todos los casos, el precio de las horas atípicas será el resultado de dividir la prima por razón de viaje garantizada por 76 horas.

Con efectividad de 1 de enero de 1980 se obtendrá la diferencia entre las horas mensuales de actividad aérea «pura» y la suma de los trece conceptos siguientes: Horas reales de vuelo, horas por vuelo de situación y complemento a tres horas. Las horas que resulten de restar de la actividad aérea mensual la suma de las horas de los tres conceptos indicados, igualmente en cómputo mensual, se abonará a un precio equivalente al 10 por 100 del de la hora de vuelo base.

Art. 90. *Plus de nocturnidad.*—En concepto de plus de nocturnidad se abonarán las horas reales de vuelo a que se refiere el artículo 50 con un incentivo del 10 por 100.

Art. 91. *Gratificaciones extraordinarias.*—Los tripulantes percibirán en los meses de julio y diciembre de cada año, con carácter de pagas extraordinarias, unas gratificaciones integradas por el sueldo base, antigüedad y prima por razón de viaje garantizada.

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. 92. *Protección a la familia.*—Establecido el nuevo régimen de ayuda familiar por la Orden ministerial de 28 de diciembre de 1968, que desarrolló la Ley de Seguridad Social, los tripulantes que hubieran optado por el régimen vigente en 31 de diciembre de 1968 percibirán los puntos que tuvieran acreditados hasta la fecha a razón de 300 pesetas, y lo que posteriormente les correspondiera, a tenor de lo dispuesto en la aludida Orden ministerial.

Todos los tripulantes que no hubieran causado alta en el régimen de plus familiar antes del 31 de diciembre de 1968 se registrarán en el futuro por la nueva norma establecida por el Estado.

Art. 93. *Gratificación por cierre de ejercicio.*—Se concederá una gratificación por cierre de ejercicio, consistente en el importe correspondiente a treinta días de sueldo base, antigüedad y prima por razón de viajes garantizada, o parte proporcional, en su caso.

Esta gratificación se hará efectiva después de celebrarse la Junta general de accionistas, en los meses de abril o mayo siguientes a cada uno de los ejercicios.

Art. 94. *Venta a bordo.*—En concepto de comisión por ventas a bordo, los tripulantes auxiliares percibirán el 15 por 100 del total de ventas liquidadas en los vuelos que realice cada uno de ellos.

Una Comisión, integrada por representantes de los tripulantes auxiliares colaborará con la Dirección, en el estudio, en el plazo de tres meses, del sistema operativo y administrativo por el que se registrarán las mencionadas ventas.

Art. 95. *Gratificación por destacamento.*—Los tripulantes percibirán, durante el tiempo que permanezcan en esta situación, en concepto de gratificación, la cantidad que resulte de multiplicar el número de días que dure el destacamento por la cantidad consignada en el anexo número 3, o, en su defecto, lo establecido en el artículo 79, apartado f).

Art. 96. *Gratificación por residencia.*—La gratificación por residencia será igual al 85 por 100 de la que corresponderá por destacamento.

Art. 97. *Gratificación por destino.*—Cuando un tripulante sea destinado fuera de la base principal o de aquella para la que fuera expresamente contratado, recibirá en concepto de gratificación de destino el 60 por 100 de la gratificación que percibiría si estuviese destacado.

Art. 98. *Alteraciones de los tiempos de destacamento, residencia o destino.*—Cuando en las situaciones de destacamento, residencia o destino no se llegase a alcanzar los plazos de tiempo previstos, el tripulante auxiliar 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 no imputable al tripulante, éste recibirá, en caso de perjuicios justificados, la indemnización correspondiente.

Art. 99. *Incidencias, cursos y comisiones de servicio, imagnarias y retenes.*

A) Incidencias.

A efectos económicos, la situación de incidencia devengará 2,53 horas de vuelo por día permanecido en esta situación, y 5,33 horas de actividad laboral.

Cuando a un tripulante en incidencias le sean nombrados servicios de imaginaria, se computará a efectos económicos como sigue:

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

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

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

A efectos económicos, el retén devengará 1,28 horas de vuelo por día permanecido en esta situación, y el 25 por 100 de dicho tiempo como actividad laboral.

B) Cursos y comisiones de servicio.

A efectos económicos, los tripulantes, durante los cursos realizados como alumnos o comisiones de servicio efectuados en los términos del artículo 35 o cualquier otra actividad que deban desarrollar por haber sido designados por la Compañía, devengarán por cada día dedicado a ello 2,53 horas de vuelo.

C) Las horas de vuelo de que se habla en los apartados A) y B) de este artículo se computarán al precio de las horas típicas, precio éste resultante de dividir la garantía vigente en cada momento por 76 horas y se abonará siempre y cuando que sumado su importe a las horas reales de vuelo o actividad laboral, en su caso, superen la garantía.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, con efectividad de 1 de julio de 1979, durante los cursos de duración superior a un mes, se percibirán 58 horas al precio hora vuelo base y siete horas como adicionales por cada mes de duración o la parte alícuota que corresponda y seis horas de actividad laboral por día.

Art. 100. *Licencia retribuida.*—El tripulante en situación de licencia retribuida percibirá la prima por razón de viaje garantizada o la parte alícuota que le corresponda por el número de días permanecido en esta situación.

Art. 101. *Vacaciones.*—El Tripulante durante las vacaciones reglamentarias percibirá, además del sueldo y premio de antigüedad, la prima por razón de viaje correspondiente al promedio de horas efectivamente voladas o computadas a efectos de cobro durante el año inmediatamente anterior al mes en que se disfruten las vacaciones, o el promedio de la actividad laboral realizada o computada durante el mismo periodo. En ningún caso dicho promedio será inferior a la prima por razón de viaje garantizada.

Este mismo tratamiento se dará al tiempo de recuperación.

Art. 102. *Vuelos de situación y regreso.*—En los vuelos de situación y regreso para tomar o dejar los servicios asignados, los Tripulantes percibirán el 50 por 100 de la cantidad que corresponda al tiempo de vuelo realizado.

Las horas de vuelo realizadas en estos desplazamientos no afectarán al cómputo mensual de horas de vuelo ni limitaciones de actividades.

Sólo la actividad aérea realizada en vuelos de situación para iniciar un servicio se computará como de actividad a efectos de límites.

No obstante lo anterior, dentro de una actividad diaria no se programarán vuelos de situación que supongan un incremento superior a una hora quince minutos de la actividad aérea correspondiente.

En los vuelos de situación, se utilizarán billetes de servicio.

Art. 103. *Dieta.*—Es la cantidad que se devenga para atender los gastos que se originan en los desplazamientos que se efectúan por necesidades de la Compañía fuera de la base.

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

Art. 104. *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. 105. *Dieta básica.*—Es la que servirá de punto de partida para calcular, aplicándole un coeficiente regulador por país, la que corresponda en cada caso.

Art. 106. *Coficiente regulador.*—Es el que se aplica a la dieta básica para que su cuantía en cada país esté en consonancia con el coste de vida del lugar.

Cuando se deban devengar eventualmente dietas en algún país cuyo coeficiente no conste, se aplicará la dieta básica si previamente no han llegado a un acuerdo la Dirección de la Compañía y los representantes de los Tripulantes Auxiliares.

Durante la vigencia del Convenio se hará un estudio por países para adecuar las dietas a la situación real de los mismos.

Art. 107. *Actualización de dietas.*—La actualización de las dietas nacionales y extranjeras se hará anualmente el día primero del mes siguiente a aquel en que se publiquen oficialmente las cifras del índice de precios al consumo del Instituto Nacional de Estadística para el conjunto nacional.

Las dietas nacionales serán actualizadas con dicho índice y las extranjeras con un 6,5 por 100, con efectos económicos de 1 de enero de cada año.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará asimismo a las gratificaciones de destacamento, residencia y destino.

En el plazo de tres años, que se empezarán a contar a partir de 1 de enero de 1980, se irá a una igualación de dietas de comidas y cena con los primeros Pilotos.

Art. 108. *Dietas en vigor.*—Las dietas y gratificaciones de destacamento, residencia y destino en vigor durante 1979 serán las que figuran en el anexo número 3.

Art. 109. *Cómputo de dietas.*—A los efectos del cómputo de dietas, éstas se calcularán de acuerdo con el número de comidas que se deban realizar fuera de la base.

Cada comida principal devengará media dieta.

Se devengará media dieta cada vez que la actividad aérea o la permanencia fuera de la base abarque tiempos comprendidos entre las trece y las quince horas, o las veintiuna y las veintitrés horas locales.

El cómputo para el devengo de dieta nacional o extranjera se hará aplicando una u otra tomando como base el aeropuerto en que se produzca el primer despegue en tiempos comprendidos entre las trece y las quince horas y las veintiuna y las veintitrés horas. Cuando el tiempo de actividad entre estas horas transcurra en vuelo, se abonará dieta nacional.

Se devengará una dieta cuando la actividad aérea abarque tiempos comprendidos entre las veinticuatro y las seis horas locales y no se pernocte fuera de la base.

Art. 110. *Gastos de bolsillo.*—Sin quedar englobados en la dieta y para atender gastos extraordinarios que se produzcan, con independencia de los esenciales, ya cubiertos, se devengarán en concepto de gastos de bolsillo, por cada fecha que se vuele o se permanezca ausente de la base, las cantidades señaladas en el anexo número 3.

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

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

Art. 111. *Alojamiento.*—La selección, contratación y pago de los hoteles en los que se alojan las Tripulaciones Auxiliares en sus desplazamientos habituales, por motivo 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 participarán los representantes de los Tripulantes Auxiliares, que darán su visto bueno. El hotel seleccionado ha de ser, como mínimo, de cuatro estrellas o su equivalente en el extranjero. Las habitaciones deberán ser individuales y con baño con el fin de garantizar un buen descanso.

Art. 112. *Alojamiento en los viajes no programados.*—Las Delegaciones harán las gestiones oportunas para facilitar a los Tripulantes Auxiliares alojamientos individuales de las mismas características del artículo anterior, siempre que ello sea posible.

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

Art. 113. *Anticipo de dietas.*—La Compañía facilitará anticipo de dietas a los Tripulantes Auxiliares por la cuantía necesaria para el desplazamiento de que se trate.

Art. 114. *Dieta básica.*—La tabla de dietas básicas a aplicar será la siguiente:

Dietas nacionales	Dietas extranjeras
1.414 pesetas	20,68 dólares USA

Art. 115. *Comidas de los Tripulantes Auxiliares.*—Las comidas de Tripulaciones Auxiliares en servicio se regulan por las normas aprobadas por la Dirección General a propuesta de sus representantes que entraron en vigor en mayo de 1976. Tales normas se inspiran en los siguientes principios:

1. Siempre que la situación de la escala lo permita, las comidas de las Tripulaciones se realizarán en el restaurante, catering o lugar adecuado del aeropuerto en un tiempo de veinte minutos reales.

2. En aquellas escalas donde no sea posible efectuar las comidas en el restaurante, catering, etc., se efectuarán a bordo del avión durante la escala, para lo que se estima necesario un tiempo de veinte minutos reales, respetándose siempre este tiempo. En estos casos, un Tripulante Auxiliar miembro de la Tripulación atenderá al resto, procurando que efectúe la comida la totalidad de la tripulación, con vistas a conseguir mejor servicio a los pasajeros durante el vuelo. Este Tripulante realizará su comida en vuelo, con anterioridad o posterioridad a la escala.

3. En aquellos supuestos en que no sea posible realizar las comidas durante la escala, los Tripulantes Auxiliares efectuarán su comida a bordo una vez finalizado el servicio de la comida de pasaje correspondiente, disponiendo para ello de veinte minutos, estableciéndose un servicio de rotación que garantice las atenciones básicas mínimas de las personas a bordo.

4. En los vuelos de situación en los que se programe comida o cena a bordo, a los Tripulantes Auxiliares en situación se les servirá las comidas previstas para la Tripulación.

Art. 116. *Limitación.*—No obstante lo regulado en este capítulo de dietas en sus distintos aspectos de dieta propiamente dicha y gastos de bolsillo, en ningún caso el devengo por estos conceptos, computadas las cantidades percibidas por los Tripulantes Auxiliares y abonadas por la Compañía, podrá superar el total de una dieta y un gasto de bolsillo por cada período de veinticuatro horas efectivas naturales e ininterrumpidas, a excepción de lo contemplado en el último párrafo del artículo 109.

CAPITULO VIII

Atenciones sociales

Art. 117. Informadas por el principio de solidaridad, las obras sociales se extenderán tanto a la creación de prestaciones que contribuyan a remediar necesidades (viviendas, préstamos, etcétera), como al establecimiento de medios que tiendan al mayor bienestar de los trabajadores (obras culturales, recreativas y deportivas, financiación de vehículos, becas o ayudas a estudios, etc.).

Art. 118. De acuerdo con el artículo anterior, se crea un fondo solidario interno de vuelo cuyo régimen de financiación será el de reparto entre la Empresa y empleados. La proporción en la aportación será del 50 por 100 por cada parte.

Art. 119. Con objeto de establecer un sistema de becas y actualizar las ayudas del Fondo Solidario Interno para uso y beneficio de los Auxiliares de Vuelo, con efectividad de 1 de enero de 1980 se establecerá una cuantía tal para que se pueda alcanzar una cifra anual de 2.000.000 de pesetas.

La cotización al Fondo Solidario Interno se constituirá con las aportaciones de la Empresa y de los tripulantes auxiliares, a razón de 35 pesetas/mes, en catorce mensualidades, respectivamente, por tripulante con la efectividad ya citada de 1 de enero de 1980. La Compañía contribuirá mensualmente con una cantidad igual a la aportada por los tripulantes.

Esta cuota podrá revisarse anualmente por acuerdo de la Dirección y de los representantes auxiliares.

Art. 120. *Créditos y avales.*—En materia de créditos y avales se mantienen las cuantías y condiciones actuales de los préstamos correspondientes al Fondo Legal. Asimismo se regulará la concesión de un crédito para vivienda por importe de hasta 200.000 pesetas, amortizable en cinco años, pudiendo alcanzar estos préstamos hasta el 5 por 100 de la plantilla. La determinación del interés que devengarán los mismos se fijará previo el estudio correspondiente.

Por otra parte, la Dirección se muestra conforme en avalar préstamos con Entidades bancarias, para lo cual se establecerán los contactos precisos al objeto de fijar el número y la cuantía de los citados avales.

Art. 121. La gestión de las obras sociales se hará a través de los Organos existentes con participación de la representación de los tripulantes auxiliares, quienes podrán participar en el establecimiento de las directrices a seguir en cada caso.

Art. 122. La Compañía mantendrá las actuales normas sobre vestuario en lo que se refiere al número de prendas, reservándose la facultad de introducir cuantas modificaciones estime más adecuadas respecto a la hechura, color y demás características de los uniformes.

Los tripulantes recibirán las prendas, o bien, en sustitución, las telas para la confección de las mismas expresadas en el cuadro anexo número 4.

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

Conjuntamente por la Empresa y los representantes de los tripulantes auxiliares se considerará la problemática general del vestuario de tripulantes auxiliares.

CAPITULO IX

Seguridad Social complementaria y Fondo Social de Vuelo

Art. 123. En tanto no sea modificado por norma legal, acuerdo pactado u otra circunstancia, el régimen institucional de la Seguridad Social Complementaria y Fondo Social de Vuelo, las partes se regirán por lo establecido en el presente Convenio. En base a lo anterior:

a) La Seguridad Social Complementaria se rige por las normas aprobadas por la Resolución de 10 de marzo de 1973 de la Dirección General de Trabajo, las cuales se incluyen en el anexo número 7.

b) El Fondo Social de Vuelo se rige por el Reglamento aprobado por Resolución de 17 de enero de 1978.

Las partes se comprometen a cotizar a este Fondo, en la misma proporción que hasta ahora y por los conceptos de sueldo base, antigüedad, prima o razón de viaje garantizada, así como por las cantidades consolidadas a que se refiere el artículo 16, solicitando del Montepío de Previsión Social Loreto acepte la cotización en estos términos e igualmente se calculen las prestaciones sobre ello.

Art. 124. *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 por 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.

Para que haya lugar a los beneficios del párrafo anterior, la necesidad de asistencia médica, en caso de servicio, destacamento, residencia o destino deberá aprobarse por el Servicio Médico de la Compañía. Los Centros Médico-quirúrgicos o especialistas a los que se puede acudir para estos casos, figurarán en la relación también aprobada por el Servicio Médico de la Compañía y serán de uso obligatorio, salvo casos de urgencia debidamente comprobados.

Art. 125. *Edad de retiro.*—La edad límite de retiro de los tripulantes será la establecida en cada momento por la Subsecretaría de Aviación Civil u órgano competente para ello.

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

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

El retiro voluntario será a partir de los cincuenta y cinco años.

La Compañía abonará todas las cotizaciones de Empresa y empleado de la Seguridad Social desde el momento de producirse el retiro, tanto voluntario como forzoso, hasta el de la jubilación establecida por la Seguridad Social.

Durante el tiempo que medie entre la jubilación voluntaria o forzosa y la establecida por el Ministerio de Trabajo, la Compañía abonará al tripulante la prestación que por jubilación pudiera corresponderle de la Seguridad Social a los sesenta y cinco años.

No obstante lo anterior, ambas partes se comprometen, en base a los estudios actuariales previos, a tomar una decisión antes del 1 de julio de 1980 sobre la posibilidad de reducir la edad de retiro voluntario a los cincuenta años.

CAPITULO X

Transportes

Art. 126. *Transportes.*

a) Madrid.

En materia de transportes la Compañía mantendrá el sistema de recogida para los tripulantes que se acojan al mismo, incluyendo en el perímetro actual la zona comprendida en el «Barrio del Pilar».

A los tripulantes que no tengan recogida por residir fuera del perímetro o renunciar expresamente a la misma, se les abonará la indemnización actualizándola con efectos de 1 de enero de 1979.

b) Delegaciones.

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

Conjuntamente por la Empresa y los representantes de los tripulantes auxiliares se considerará la problemática general del transporte de los mismos. Entre tanto, se seguirán manteniendo los actuales criterios de recogida.

Art. 127. *Accidentes «in itinere».*—A los efectos de consideración de los posibles accidentes «in itinere» la Compañía autoriza a los tripulantes que no utilicen los servicios ordinarios facilitados por la Compañía, reflejados en este capítulo, a trasladarse por medios propios, siempre que reúnan los requisitos exigidos por las normas generales dictadas por la Compañía en cuanto a:

- Itinerarios normales.
- En tiempo razonable.
- Con ocasión del traslado al lugar de trabajo o regreso desde el mismo a su domicilio o lugar en que se aloje.

CAPITULO XI

Billetes gratuitos o con descuentos

Art. 128. *Billetes gratuitos a Tripulantes Auxiliares.*—La concesión de billetes gratuitos o con descuento para los Tripulantes Auxiliares quedará sujeta a las siguientes normas:

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

La Compañía facilitará a los Tripulantes en los servicios de vuelo, talonarios de vales de solicitud de billetes que debe-

rán estar previamente visados y llevar el visto bueno del Jefe de la unidad orgánica de la que dependen. Tales billetes se despacharán por los servicios de los aeropuertos que correspondan, previa cumplimentación del vale y presentación del carné de Tripulante.

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

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

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

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

6. Dos billetes gratuitos I para su cónyuge e hijos, en los casos en los que los Tripulantes Auxiliares deban pasar fuera de su residencia las fiestas de Nochebuena-Navidad y/o Noche Vieja-Año Nuevo por necesidades del servicio. No habrá limitaciones para el disfrute de estos billetes por razón de permanencia en la Compañía.

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

Art. 129. *Concesiones a los familiares.*—La concesión de billetes a los familiares de los Tripulantes Auxiliares dependerá, en cuanto a la red en que puedan ser utilizados, del período de permanencia del Tripulante en la plantilla de la Compañía en la forma regulada anteriormente. Se consolidan los derechos que los familiares de los Tripulantes ya venían gozando y que son los siguientes:

1. El cónyuge disfrutará de tres billetes gratuitos II al año.
2. Los hijos que convivan con el Tripulante y dependan económicamente de él disfrutarán de dos billetes gratuitos II al año.

3. Los familiares de primer grado o aquellos por los que el Tripulante perciba plus familiar (o los que con arreglo a la antigua legislación la percibían) distintos de los señalados en los dos números anteriores que convivan y dependan del Tripulante disfrutarán de un billete gratuito II al año.

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

5. Se conservarán los derechos adquiridos a aquellas Auxiliares de vuelo femeninas que hubieran disfrutado del beneficio de billetes para los padres que no dependan económicamente ni convivan con ellas.

Art. 130. *Normas comunes.*—1. Los billetes concedidos de acuerdo con estas normas serán de utilización en clase turista-económica, excepto para los propios Tripulantes, que podrán ser autorizados a ocupar primera clase.

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

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

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

Este derecho será también de aplicación a las personas señaladas en el párrafo segundo del artículo 133.

3. Para tener derecho a billetes gratuitos o con descuento para los familiares citados en el artículo 129 se deberá demostrar en forma fehaciente que dependen económicamente y convivan con los beneficiarios.

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

Los billetes concedidos sin reserva de plaza darán derecho al Tripulante y a sus beneficiarios a realizar a su voluntad uno o dos viajes por un total entre los dos de cuatro trayectos.

El origen del viaje o destino de los billetes, regulado en el presente capítulo, no será necesario que coincidan con el punto de residencia habitual del Tripulante o beneficiario.

No obstante lo estipulado en el párrafo anterior, en los casos en que se soliciten billetes gratuitos para líneas europeas o transatlánticas, los trayectos imprescindibles para enlazar con la iniciación de estas líneas no serán computados a efectos de limitación de los cuatro trayectos que, como máximo, comprenden el cupo anual.

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

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

5. En los viajes con motivo de vacaciones reglamentarias se garantiza el regreso mediante reserva de plaza si con billete sin reserva hubiera imposibilidad de regresar en la fecha prevista para la incorporación del Tripulante a su puesto de trabajo.

A tal fin, cuando los vuelos sean diarios, esta transformación se efectuará a partir del momento en que el Tripulante se haya presentado tres veces en el aeropuerto para el regreso, sin lograrlo.

Cuando se trate de vuelos no diarios, la transformación se realizará después de la segunda presentación.

El tanto por ciento del personal que puede volar en estas condiciones no excederá el 5 por 100 de las plazas en cada vuelo.

En caso de exceder las solicitudes de este 5 por 100, se confeccionará una lista de espera de estos trabajadores para su embarque sucesivo por orden de fecha de incorporación al trabajo y, en caso de coincidir ésta, por orden de presentación.

Para poder hacer uso de este derecho de reserva de plaza serán condiciones indispensables el disfrute de las vacaciones anuales y tener un justificante del Jefe de la unidad orgánica a que pertenezcan, donde se exprese la fecha de su incorporación al trabajo.

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

Art. 131. *Equipajes.*—Los Tripulantes y sus familiares tendrán derecho a un máximo de treinta kilos de franquicia de equipajes por persona.

Art. 132. *Destacamentos.*—En los destacamentos superiores a veintiocho días de duración y en las situaciones de residencia y destino la Compañía facilitará, libre de impuestos y seguro, un billete gratuito I para los familiares del Tripulante incluidos en el artículo 129 y una empleada del hogar o similar incluida en el Montepío del Servicio Doméstico.

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

Art. 133. *Personal con pérdida de licencia, jubilados, viudas y huérfanos.*—Los Tripulantes que hubieran perdido su licencia, en tanto permanezcan en la Compañía, gozarán de los beneficios que les corresponderían si continuaran en situación de actividad.

A los Tripulantes en retiro anticipado, así como a los jubilados, viudas, huérfanos solteros y los incapacitados para todo trabajo, mientras consten y figuren como pensionistas de la Mutualidad, les será de aplicación en materia de billetes las mismas condiciones que al personal de tierra.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—Las cantidades establecidas en la disposición transitoria del V Convenio Colectivo quedan fijadas en las siguientes cuantías.

	Pesetas
<i>Tabla D-I</i>	
Nivel 5	2.625
Nivel 4	1.419
Nivel 3	335

<i>Tabla D-II</i>	
Nivel 7	2.625
Nivel 6	1.799
Nivel 5	1.036
Nivel 4	335

Estas cantidades se abonarán en quince mensualidades anuales.

Segunda.—La Dirección acepta la iniciación de conversaciones con los grupos afectados, al objeto de alcanzar un acuerdo sobre la reestructuración del Fondo Social de Vuelo, a fin de llegar a una posible separación entre el correspondiente a los Tripulantes Técnicos y el de los Tripulantes Auxiliares.

DISPOSICION FINAL

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

ANEXO NUMERO 1

TABLA D-I

Auxiliares de Vuelo (ingresados hasta el 1 de agosto de 1971)

Niveles	1C	1B	1A	1	2	3	4	5
<i>Conceptos</i>								
Sueldo base	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032
Prima razón viaje, garantizada (1 de abril de 1979 a 30 de junio de 1979)	74.071	68.990	63.825	58.605	50.312	41.880	33.278	24.536
Prima razón viaje, garantizada (sesenta y cinco horas, efectividad a partir de 1 de julio de 1979)	74.071	68.990	63.825	58.605	50.312	41.880	33.278	24.536
Precio horas atípicas	975	908	839	771	662	551	437	323
Precio horas vuelo adicional (exceso sesenta y cinco horas)	1.445	1.346	1.244	1.143	982	817	648	479
Precio hora hasta ciento cuarenta y ocho horas actividad laboral (primer bloque)	410	361	353	324	278	232	184	136
Precio hora desde ciento cuarenta y nueve horas actividad laboral hasta ciento sesenta y siete horas (segundo bloque)	526	491	453	416	357	297	236	175
Precio hora desde ciento sesenta y ocho horas actividad laboral hasta ciento setenta y seis horas (tercer bloque)	724	675	623	572	492	410	325	240
Precio hora desde ciento setenta y siete horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque)	796	742	686	629	541	451	357	265

TABLA D-II

Auxiliares de Vuelo (ingresados a partir del 1 de agosto de 1971)

Niveles	1C	1B	1A	1	2	3	4	5	6	7
<i>Conceptos</i>										
Sueldo base	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032	27.032
Prima razón viaje, garantizada (1 de abril de 1979 a 30 de junio de 1979)	74.071	68.990	63.825	58.605	53.099	47.525	41.880	36.161	30.387	24.536
Prima razón viaje, garantizada (sesenta y cinco horas efectividad 1 de julio de 1979)	74.071	68.990	63.825	58.605	53.099	47.525	41.880	36.161	30.387	24.536
Precios horas atípicas	975	908	839	771	699	626	551	476	401	323
Precio hora vuelo adicional (exceso sesenta y cinco horas)	1.445	1.346	1.244	1.143	1.036	927	817	706	594	479
Precio hora hasta ciento cuarenta y ocho horas actividad laboral (primer bloque)	410	361	353	324	294	263	232	200	169	136
Precio hora desde ciento cuarenta y nueve horas actividad laboral hasta ciento sesenta y siete horas (segundo bloque)	526	491	453	416	377	337	297	257	216	175
Precio hora desde ciento sesenta y ocho horas actividad laboral hasta ciento setenta y seis horas (tercer bloque)	724	675	623	572	519	464	410	354	297	240
Precio hora desde ciento setenta y siete horas actividad laboral en adelante (cuarto bloque)	796	742	686	629	571	511	451	390	327	265

NOTA NUMERO 1

El sueldo base y la prima por razón de viaje de los Auxiliares de Vuelo corresponderán, como mínimo, al 40 por 100 y 33,33 por 100, respectivamente, de los conceptos análogos de los primeros Pilotos. En el caso de que los primeros Pilotos efectuaran trasvase de otros conceptos salariales al sueldo base y prima por razón de viaje, la Dirección, con objeto de mantener los porcentajes mínimos anteriores, estará dispuesta a aceptar a los Auxiliares trasvases similares, si así fuese solicitado por creerlo conveniente, siempre que ello no suponga costo adicional para la Compañía ni perjuicio económico para ningún grupo laboral de vuelo.

ANEXO NUMERO 2

Cese en vuelo y escala pasiva

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

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

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

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

- a) Pérdida definitiva de la licencia de vuelo.
- b) 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 a 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 Tripulante Auxiliar y otro designado por la Dirección de la Compañía.

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

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

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

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

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

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

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

Cese en vuelo definitivo: El personal afectado pasará a prestar servicio en tierra en el puesto más idóneo a sus aptitudes entre las vacantes existentes, preferentemente en la unidad orgánica a la que pertenezca, percibiendo el sueldo base, premio de antigüedad y el complementario preciso para que, unido al total de las percepciones que pueda recibir por la Seguridad Social y el Fondo B, alcance 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 profesional, así declarados por los Organismos competentes. Los aumentos que a partir de la fijación de su salario como personal de vuelo en escala pasiva se produzcan en las pensiones que pudieran fijarles la Seguridad Social no serán absorbidos.

Art. 3. *Auxiliares de Vuelo femeninos en gestación.*—En materia de Auxiliares de Vuelo femeninos gestantes, y una vez que los Servicios Médicos ordenen el cese en vuelo, se podrá optar por lo siguiente:

- a) Pasar a tierra, en el puesto más adecuado a sus aptitudes, percibiendo los siguientes emolumentos:

— Durante los cinco primeros meses en que permanezcan en tal situación, los salarios garantizados según su nivel (sueldo base, antigüedad y prima razón viaje garantizada).

— A partir del sexto mes en tierra, y hasta que se produzca la baja de la Seguridad Social por maternidad, la prima por razón de viaje garantizada se reducirá al 60 por 100.

- b) Ceser temporalmente de prestar servicios en la Empresa, percibiendo una cantidad equivalente al sueldo base y premio de antigüedad alcanzado. Se mantendrán las cotizaciones al Fondo Social de Vuelo y a la Seguridad Social.

Por otra parte, después de dar a luz, los Auxiliares de Vuelo femeninos podrán optar por las siguientes posibilidades:

- a) Reincorporarse a la Flota en la que estaba cuando causaron la baja por gestación.

- b) Solicitar su incorporación a la flota DC-9, o a la que en su día se considere de ingreso, por un período obligatorio de dos años, sin perjudicar derechos de terceros. Una vez transcurrido este período de dos años volverán a su Flota de origen.

Art. 4. *Cese optativo en vuelo de los Auxiliares.*—Los Auxiliares de Vuelo masculinos y femeninos que lo deseen, con quince años de servicio efectivo en vuelo (excluidos excedencias y permisos sin sueldo), podrán optar, cumplidos los cuarenta años, y antes de cumplir cuarenta y seis, 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 efectivo, computándose a estos efectos sueldo base, premio de antigüedad y prima por razón de viaje garantizada del nivel alcanzado.

- 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 la que pertenezcan, conservando la antigüedad y el sueldo base alcanzado como Tripulante Auxiliar, y el resto de sus emolumentos, excluidos los conceptos anteriores, reajustado al nuevo puesto de trabajo, sin que esta última cantidad sea inferior al 50 por 100 de la prima por razón de viaje garantizada que tenía en la categoría y nivel 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 al personal auxiliar 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.

No obstante lo anterior, los Auxiliares de Vuelo femeninos ingresados en el grupo hasta el 31 de diciembre de 1979 conservarán a título individual el derecho reconocido en el artículo 4 del anexo 2 del V Convenio Colectivo Sindical con el Personal de Vuelo.

Art. 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 para el personal de tierra.

En todas las demás materias que les sean aplicables se ajustarán a lo establecido en este Convenio.

A los tripulantes auxiliares que pasen a tierra haciendo uso de la opción contemplada en el apartado b) del artículo anterior, les serán aplicadas las condiciones de trabajo y billetes gratuitos establecidas para el personal de tierra.

ANEXO NUMERO 3

I. Dietas

	Comida (media dieta)	Cena (media dieta)
Nacionales	707 pesetas	707 pesetas.
Extranjeras:		
A. Básica	10,34 dólares USA.	10,34 dólares USA.
B. 125 por 100 ...	12,93 dólares USA.	12,93 dólares USA.

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

C. 112 por 100 ... 11,58 dólares USA. 11,58 dólares USA.

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

	Comida (media dieta)	Cena (media dieta)
D. 95 por 100	9,82 dólares USA.	9,82 dólares USA.

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

E. 80 por 100	8,27 dólares USA.	8,27 dólares USA.
----------------------	-------------------	-------------------

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

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

Efectividad: 1 de enero de 1979.

II. Gastos de bolsillo

	Conceptos (gastos de bolsillo)
Nacionales	574 pesetas.

Extranjeras:

A. Básica	8,91 dólares USA.
B. 125 por 100	11,14 dólares USA.

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

C. 112 por 100	9,98 dólares USA.
-----------------------	-------------------

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

D. 95 por 100	8,48 dólares USA.
----------------------	-------------------

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

E. 80 por 100	7,13 dólares USA.
----------------------	-------------------

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

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

Efectividad: 1 de enero de 1979.

III. Destacamentos

	Conceptos (destacamentos)
Nacionales	1.449 pesetas.

Extranjeras:

A. Básica	29,15 dólares USA.
B. 125 por 100	36,44 dólares USA.

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

C. 112 por 100	32,65 dólares USA.
-----------------------	--------------------

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

D. 95 por 100	27,89 dólares USA.
----------------------	--------------------

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

E. 80 por 100	23,32 dólares USA.
----------------------	--------------------

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

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

Efectividad: 1 de enero de 1979.

ANEXO NUMERO 4

Relación de prendas de uniforme de los tripulantes Auxiliares, con la duración de las mismas

Uniforme de invierno	Un año.
Uniforme de verano	Una temporada.
Gabardina	Tres años.
Cuatro camisas blancas	Un año.
Dos pares de zapatos (uno de suela interna anatómica)	Un año.
Seis pares de calcetines	Un año.
Dos corbatas	Un año.
Una gorra	Un año.
Una maleta grande con ruedas y brazos ...	Cinco años.
Una maleta pequeña con ruedas y brazos ...	Tres años.
Un maletín de mano	Tres años.

Se hará un estudio sobre la duración de las tres últimas prendas.

Nota.—La gabardina deberá estar provista de un forro con calidad suficiente para que pueda ser considerada como prenda de abrigo. Dicho forro se concederá a una dotación sí y a otra no.

ANEXO NUMERO 5

Vacaciones

A) Normas generales.

1. El disfrute de las vacaciones reglamentarias anuales podrá efectuarse según las opciones siguientes:

a) Siete días continuados en el período comprendido entre el 16 de junio y el 30 de septiembre, inclusive, de cada año. Con efectos de 1 de enero de 1981, este período vacacional se ampliará a ocho días.

El resto de las vacaciones se disfrutará ininterrumpidamente fuera del período citado.

b) Disfrutar las vacaciones en un mes completo o en dos quincenas, fuera del período citado en el apartado anterior.

2. La asignación de los turnos de vacaciones se hará de acuerdo con las normas sobre puntuación contenidas en el apartado B) del presente anexo.

3. El disfrute de los días de recuperación se acumulará a los períodos vacacionales no comprendidos entre el 16 de junio y el 30 de septiembre.

4. Al conceder la flota las vacaciones, dentro de sus disponibilidades, dará prioridad al mes completo cuando así lo hubiese solicitado el Tripulante y le correspondiese por su puntuación.

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

En caso de coincidir un destacamento, tanto forzoso como voluntario, con un turno de vacaciones, tanto forzoso como voluntario, tendrá prioridad el destacamento. No obstante lo anterior, y si por necesidades de la Flota ha de darse vacaciones a un Tripulante destacado, se atenderán primero las peticiones voluntarias, y en cuanto a los forzosos, se les incluirá en la rotación total de la Flota, no perdiendo en ambos casos la situación de destacado durante el tiempo que duren dichas vacaciones.

6. Los Tripulantes en situación de residencia o destino serán considerados con los mismos derechos de los de la base principal. Las rotaciones se harán entre los componentes de cada residencia y destino siguiendo los mismos principios de los componentes de la base principal. El paso de un Tripulante a la situación de residencia o destino o su vuelta a la base principal serán considerados como pase de Flota a efectos de vacaciones y se les aplicarán los mismos principios.

7. Mandos superiores.—Estas normas no serán de aplicación a los Tripulantes que por designación expresa de la Dirección Gerencia ocupen cargo de mando superior en las unidades orgánicas correspondientes.

La puntuación anual a acumular será la media aritmética de la Flota a que pertenezcan. Esta puntuación se computará a partir del año 1971 y en base a las puntuaciones que se tuviesen el 31 de diciembre de 1970. La suma final de puntos así obtenida será la que rija a todos los efectos cuando cesen las circunstancias expuestas en el párrafo anterior.

8. Instructores.—Cuando a un Instructor le coincida su turno de vacaciones con un período programado de instrucción, tendrá prioridad este último.

9. No obstante lo establecido en el artículo 36 sobre licencias no retribuidas, si en el período comprendido entre el 16 de junio y el 30 de septiembre las disponibilidades de la Flota quedan agotadas con la asignación de vacaciones voluntarias, el derecho a estas licencias no retribuidas queda supeditado a la concesión de vacaciones.

B) Puntuación.

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

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

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

La valoración de las vacaciones disfrutadas se hará aplicando a cada día disfrutado la parte alícuota del coeficiente del mes a que corresponda, y sumando al total los puntos señalados en el párrafo anterior, si los hubiera. En caso de no resultar número entero de puntos, se tomará el más próximo por defecto o por exceso si la fracción es menor o mayor de 0,5 puntos.

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

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

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

Los Tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Tripulante que la tenga más alta.

Los Tripulantes que cambien de Flota arrastrarán la puntuación que tuvieran en la anterior.

C) Peticiones.

Siendo el principal problema el conocimiento de las disponibilidades de las Flotas en los distintos meses del año, y que las peticiones de los Tripulantes armonicen con las mismas, todo el sistema se establece en función de los dos períodos vacacionales antes citados:

1.º Entre el 1 y el 15 de noviembre las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de enero, febrero, marzo, abril, mayo y primera quincena de junio.

2.º Entre el 1 y 15 de marzo las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en la segunda quincena de junio y los meses de julio, agosto y septiembre del año en curso.

3.º Entre el 1 y el 15 de agosto, las Flotas ofertarán las disponibilidades existentes en los meses de octubre, noviembre y diciembre del año en curso.

4.º En consecuencia, se podrán hacer tres peticiones distintas de vacaciones, una para cada uno de los turnos:

a) Entre el 1 y 15 de noviembre, entre el 1 y 15 de marzo y entre el 1 y 15 de agosto las Flotas enviarán a cada Tripulante la relación de disponibilidades correspondientes a cada turno. Se acompañará una papeleta de petición en la que se podrán solicitar los turnos que se desean por orden de preferencia.

b) Las papeletas con los turnos solicitados habrán de ser devueltas a la Flota antes del día 28 de los meses expresados en el apartado anterior.

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

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

e) Los Tripulantes que estuvieran disfrutando vacaciones durante los meses de marzo, agosto y/o noviembre podrán hacer sus peticiones en los primeros diez días después de su reincorporación al servicio.

D) Asignación de turnos.

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

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

El Tripulante que realice un curso para cambio de Flota y no haya tenido ocasión de realizar petición de vacaciones para su nueva Flota, podrá formularla durante los quince primeros días de permanencia en la misma.

En todo caso, tendrán prioridad las vacaciones que ya estén preavisadas en la nueva Flota. El mismo tratamiento se dará al personal de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo. Los turnos de vacaciones se asignarán por peticiones voluntarias o forzosas, teniendo siempre prioridad las primeras sobre las segundas. Quedan exceptuados los casos que se contemplan en el punto seis del apartado A).

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

Voluntarios:

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

Forzosos:

Para los turnos forzosos se darán las vacaciones teniendo en cuenta la puntuación de mayor a menor.

En caso de tener el mismo número de puntos se enviará al de mayor número de orden en el escalafón. No se podrá enviar forzoso de vacaciones a un Tripulante hasta tanto los de mayor puntuación que él no hayan disfrutado el mes completo de vacaciones, a excepción de los días comprendidos entre el 16 de junio y el 30 de septiembre.

Sin embargo, cuando los turnos sean forzosos y el Tripulante no haya optado por los días de vacaciones comprendidos en el período de verano citado, podrá elegir entre disfrutar dos quincenas, dejando, como mínimo, tres quincenas de actividad intercaladas entre los dos períodos forzosos, o el mes completo.

ANEXO NUMERO 6

Rotaciones de destacamentos, residencias y destinos

A) Normas comunes.

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

Cuando razones técnicas impidan a un Tripulante ocupar una vacante de destacamento, residencia o destino, le serán comunicadas por escrito o por el Jefe de la Flota.

Cuando se tengan dudas «a priori» sobre el tiempo a permanecer en la situación que se oferte, se considerará ésta en todo caso como la de más larga duración, si bien a efectos de gratificación, consideración y puntuación, se tendrá en cuenta la duración real de la misma, de acuerdo con los límites de tiempo establecidos en los artículos 43, 44 y 45, abonándose al Tripulante las diferencias, si las hubiere, entre la gratificación percibida y la que realmente corresponda.

B) Puntuación.

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

Destacamentos: 1,00 punto por mes.

Residencia: 0,85 punto por mes.

Destino: 0,60 punto por mes.

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

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

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

Los Tripulantes de nuevo ingreso en la plantilla de vuelo adquirirán como puntuación inicial la del Tripulante de su grupo que la tenga más alta.

Los Tripulantes que cambien de Flota arrastrarán en su nuevo puesto la que tuvieran en el anterior.

C) Peticiones.

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

Los Tripulantes que lo soliciten voluntariamente harán llegar su petición a la Flota como mínimo diez días antes del preaviso correspondientes a la situación ofertada.

D) Asignación.

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

Voluntario:

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

No obstante lo anterior, ningún Tripulante podrá repetir destacamento, residencia o destino en su Flota mientras todos los componentes del grupo de Auxiliares de Vuelo no hayan pasado por alguna de dichas situaciones voluntariamente. En el caso de que todos y cada uno de los miembros del grupo laboral de Auxiliares hayan estado en esas situaciones, tendrán prioridad aquellos que hayan estado el menor número de veces, y en caso de igualdad, el de menor número de puntos. Si se diese otra igualdad sería por orden de antigüedad en vuelo.

Forzoso:)

Cuando un destacamento, residencia o destino no se cubra total o parcialmente con Tripulantes que lo hayan solicitado con carácter voluntario lo será con Tripulantes enviados forzosos. El turno será aplicado, dentro de cada Flota, de mayor a menor número de orden dentro del escalafón.

Cuando un Tripulante haya sido enviado forzoso a un destacamento, residencia o destino, no podrá asignársele de nuevo otro turno forzoso de la misma naturaleza hasta tanto no hayan dotado los demás componentes de la Flota a que pertenezcan.

Todo Tripulante enviado forzoso podrá cambiar su turno con otro Tripulante, si ambos accedente, quedando obligado a ocupar el turno de éste último cuando le toque.

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

Se considerarán turnos independientes para los Auxiliares de Vuelo masculinos y Auxiliares Vuelo femeninos.

ANEXO NUMERO 7**Seguridad Social complementaria**

Artículo 1.º *Enfermedad.*—a) 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».

b) 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 estatal y el Fondo B obtengan el 100 por 100 del sueldo base, antigüedad, en su caso, prima por razón de viajes garantizada y plus familiar, cuando corresponda, coste de vida, gratificaciones de destacamento, residencia y destino, en su caso, pagas extraordinarias y paga 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 en 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 apliquen.

Art. 2.º *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 estatal y Mutualidad, en su caso, obtengan el 100 por 100 de los conceptos y condiciones especificados en el apartado 1, b).

Art. 3.º *Normas comunes.*—a) Para percibir las cantidades complementarias previstas en las presentes normas, el personal deberá presentar en tiempo 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 entienda 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, extenderán 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 afectado debe quedar incluido en los apartados b) del artículo 1, anexo número 2, del Convenio, deberán especificar concretamente esta circunstancia en el parte de baja.

b) La percepción de las cantidades complementarias previstas en los artículos anteriores estarán 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 en orden al control que se pueda dictar, se someterá previamente a los representantes de los Tripulantes auxiliares 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.

Salvo que el facultativo competente de la asistencia sanitaria de la Seguridad Social lo estime 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 la base principal 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 de cuenta de aquella.

En caso de destacamento, residencia o destino, el Tripulante que deba incorporarse a su base dejará de percibir la correspondiente gratificación y se aplicará en su caso lo previsto en el párrafo segundo del artículo 98 del vigente Convenio.

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.

c) Si se trata de un accidente de trabajo y se pretendiera intencionadamente recibir la asistencia en Centros sanitarios o por Médicos distintos a aquellos asignados por Facultativos de «Iberia» 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.

d) La Compañía, a excepción de lo establecido en el artículo 1, apartado a), del presente anexo, abonará a las personas en situación de baja por enfermedad o accidente 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 al 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.

Art. 4.º *Recursos.*—De estar disconforme el interesado con el dictamen emitido por los servicios médicos de la Compañía, podrá someter su caso, a partir del treinta y un día de baja continuada siguiente a la emisión del dictamen, en la primera baja que se produzca y en cualquier momento en las bajas sucesivas que ocurran dentro del año natural, a la resolución de un Tribunal Médico presidido por un Médico designado por el Colegio Oficial de Madrid, de entre los cualificados como Especialistas en Medicina Aeronáutica, si es posible, y no hubiera tenido anteriormente relación con el caso en cuestión, un Vocal libremente elegido por el Tripulante y otro designado por la dirección de la Compañía.

Los costes que origine la constitución de este Tribunal irán a cargo de la parte para la que sea desfavorable la resolución que recaiga, y se determinarán con arreglo a las tarifas oficiales establecidas por el Colegio de Médicos.

Si la resolución fuera favorable al Tripulante se le resarcirá de los haberes que dejó de percibir.

ANEXO NUMERO 8**Participación, aplicación e interpretación del Convenio**

Conscientes ambas partes de la necesidad de una mayor participación del grupo de Auxiliares de Vuelo en los planes encaminados a lograr los fines fundamentales de la Empresa y entendiendo que la participación puede servir de base para la consecución de este objetivo, acuerdan lo siguiente:

A) Funciones de las Secciones Sindicales.

Las Secciones Sindicales reconocidas por la Dirección podrán:

1. Fijar comunicaciones sindicales en los tablones destinados a tal fin en los locales de la Empresa, tablones que serán distintos de los del Comité. Estas publicaciones deberán ir conformadas con el sello o firma de la Sección o Delegado responsable de la misma. Una vez publicadas, deberá ser informada la Dirección de su contenido.
2. Difundir publicaciones y avisos de carácter sindical o laboral a los trabajadores de la Compañía, a la hora de entrada y salida del trabajo.
3. Recaudar las cotizaciones de sus afiliados, fuera de las horas efectivas de trabajo.
4. Reunirse los miembros de cada Sección Sindical para tratar temas laborales o sindicales, una vez al trimestre, en los locales de la Empresa destinados a este fin, fuera de las horas de trabajo y previa petición a la Dirección.
5. En la negociación del Convenio podrán ser interlocutores el Comité del Centro o las Secciones Sindicales, si las hubiere, siempre y cuando éstas y la Dirección se reconozcan mutuamente capacidad y dichas representaciones sindicales constituyan la mayoría del Comité.
6. Elegir Delegados sindicales que les representen ante la Compañía y plantear ante ésta la problemática laboral de sus afiliados.
7. Utilizar expertos en la negociación de Convenios Colectivos, previo acuerdo con la Dirección en cada caso, para determinar el número.

B) Funciones del Comité de Empresa.

El Comité de Empresa tendrá las siguientes competencias:

1. Recibir información sobre la situación general de la Empresa, que le será facilitada trimestralmente.
2. Conocer el balance, cuenta de los resultados y la Memoria de la Compañía y cuantos documentos se den a conocer en la Junta de accionistas.
3. Emitir informe no vinculante, previo a la ejecución por parte de la Dirección de las decisiones adoptadas por ésta, sobre las materias siguientes:

a) Reestructuraciones de plantilla, ceses totales o parciales, definitivos o temporales de aquella.

b) Reducciones de jornada, así como traslados totales o parciales de las instalaciones.

c) Planes de formación en materia de Auxiliares de Vuelo.

4. Recibirán información sobre:

a) Sanciones derivadas de faltas muy graves.

b) Adscripción a los puestos de trabajo en tierra con ocasión de bajas circunstanciales o definitivas en vuelo.

c) Estadística 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 altas y bajas.

5. Colaborarán con la Compañía, poniendo al servicio de los criterios trazados en materia de selección por la Dirección su experiencia y conocimientos profesionales para contribuir a que los aspirantes a Auxiliares de Vuelo sean los más capacitados entre quienes concurren a las pruebas. Por parte de la Dirección se facilitarán los medios para que la colaboración resulte eficaz.

6. Ejercer una función de vigilancia sobre:

a) Cumplimiento de las normas vigentes en materia laboral, seguridad social y empleo.

b) Las condiciones de seguridad e higiene en las que se desarrolla el trabajo de los Tripulantes Auxiliares.

c) Alojamiento de tripulaciones auxiliares.

7. Emitir informe no vinculante sobre posibles modificaciones en los sistemas, métodos y condiciones de trabajo en los aviones que componen la Flota actual de la Compañía y los que se incorporen en el futuro.

8. La gestión de las obras sociales y de las becas se realizará a través de Comisiones, que desarrollarán sus funciones bajo el principio de codeterminación.

9. En los casos en que se tenga que emitir informe, se hará en el plazo máximo de quince días a partir de la correspondiente comunicación.

C) Representación.

1. «Iberia» reconoce a la Sección Sindical del Personal de Vuelo del Sindicato Federal de Transporte Aéreo de la Unión General de Trabajadores.

2. Los Delegados sindicales tendrán las garantías y facilidades que establecen la normativa y la práctica vigente.

3. «Iberia» podrá establecer expresamente con dicho Sindicato lo que considere oportuno para el mejor entendimiento entre el mismo y la Empresa.

D) Aplicación e interpretación del Convenio.

1. Funcionarán en el seno de la Compañía un Comité de Interpretación y Vigilancia del Convenio Colectivo y un Comité Permanente para dar solución a los casos urgentes. El funcionamiento de ambos Comités será regulado por acuerdo de las partes en el momento de su constitución, que habrá de llevarse a efecto no más tarde del 1 de enero de 1980.

2. La representación de los Tripulantes Auxiliares en dichos Comités estará compuesta por miembros del Comité de Centro de Vuelo.

3. Los representantes de la Compañía en el Comité de Interpretación y Vigilancia serán designados libremente por la Dirección.

4. La Comisión de Interpretación y Vigilancia tendrá competencia en aquellos temas relacionados con el Convenio, tales como turnos de vacaciones, rotaciones de destacamentos, residencias, destinos, transporte de tripulaciones auxiliares, vestuario y de todas las cuestiones que puedan afectar en el presente o en el futuro al grupo de Auxiliares de Vuelo.

5. La Comisión se reunirá normalmente cada mes, sin perjuicio de celebrar otras reuniones siempre que lo requiera la urgencia o necesidad de las mismas. Se procurará que las decisiones sean tomadas por acuerdo unánime de las partes.

M^o DE INDUSTRIA Y ENERGIA

2686

RESOLUCION de la Dirección General de Minas e Industrias de la Construcción por la que se publica la inscripción de propuesta de reserva provisional a favor del Estado, para investigación de carbón, en un área de la provincia de Teruel.

En aplicación de lo dispuesto por el artículo 9.º, 1, de la Ley 22/1973, de 21 de julio, de Minas, se hace público que se ha practicado el día 17 de diciembre de 1979 la inscripción número 111 en el Libro-Registro de la Dirección General de Minas e Industrias de la Construcción, correspondiente a la petición presentada por el Instituto Nacional de Industria, sobre propuesta para la declaración de zona de reserva provisional a favor del Estado, para investigación de carbón, que se denominará «Andorra Oeste», comprendida en la provincia de Teruel, y cuyo perímetro definido por coordenadas geográficas se designa a continuación:

Se toma como punto de partida el de intersección del meridiano 3º 10' 00" Este con el paralelo 41º 8' 00" Norte, que corresponde al vértice 1.

Area formada por arcos de meridianos, referidos al de Madrid, y de paralelos determinados por la unión de los siguientes vértices, expresados en grados sexagesimales:

	Longitud	Latitud
Vértice 1	3º 10' 00" Este	41º 8' 00" Norte
Vértice 2	3º 10' 00" Este	41º 8' 00" Norte
Vértice 3	3º 9' 00" Este	41º 8' 00" Norte
Vértice 4	3º 9' 00" Este	41º 5' 00" Norte
Vértice 5	3º 7' 00" Este	41º 5' 00" Norte
Vértice 6	3º 7' 00" Este	41º 4' 00" Norte
Vértice 7	3º 5' 00" Este	41º 4' 00" Norte
Vértice 8	3º 5' 00" Este	41º 3' 00" Norte
Vértice 9	3º 8' 00" Este	41º 3' 00" Norte
Vértice 10	3º 8' 00" Este	41º 2' 00" Norte
Vértice 11	3º 10' 00" Este	41º 2' 00" Norte
Vértice 12	3º 10' 00" Este	40º 58' 00" Norte
Vértice 13	3º 12' 20" Este	40º 58' 00" Norte
Vértice 14	3º 12' 20" Este	40º 55' 40" Norte
Vértice 15	3º 8' 00" Este	40º 55' 40" Norte
Vértice 16	3º 8' 00" Este	40º 55' 00" Norte
Vértice 17	3º 7' 40" Este	40º 55' 00" Norte
Vértice 18	3º 7' 40" Este	40º 54' 20" Norte
Vértice 19	3º 7' 20" Este	40º 54' 20" Norte
Vértice 20	3º 7' 20" Este	40º 53' 20" Norte
Vértice 21	3º 8' 40" Este	40º 53' 20" Norte
Vértice 22	3º 8' 40" Este	40º 52' 00" Norte
Vértice 23	3º 11' 20" Este	40º 52' 00" Norte
Vértice 24	3º 11' 20" Este	40º 50' 40" Norte
Vértice 25	3º 12' 00" Este	40º 50' 40" Norte
Vértice 26	3º 12' 00" Este	40º 50' 20" Norte
Vértice 27	3º 12' 40" Este	40º 50' 20" Norte
Vértice 28	3º 12' 40" Este	40º 50' 00" Norte
Vértice 29	3º 13' 20" Este	40º 50' 00" Norte
Vértice 30	3º 13' 20" Este	40º 49' 40" Norte
Vértice 31	3º 14' 40" Este	40º 49' 40" Norte
Vértice 32	3º 14' 40" Este	40º 50' 00" Norte
Vértice 33	3º 15' 00" Este	40º 50' 00" Norte
Vértice 34	3º 15' 00" Este	40º 48' 00" Norte
Vértice 35	2º 57' 00" Este	40º 48' 00" Norte
Vértice 36	2º 57' 00" Este	40º 47' 00" Norte
Vértice 37	2º 54' 00" Este	40º 47' 00" Norte
Vértice 38	2º 54' 00" Este	40º 50' 00" Norte
Vértice 39	2º 51' 00" Este	40º 50' 00" Norte
Vértice 40	2º 51' 00" Este	40º 58' 00" Norte
Vértice 41	2º 54' 00" Este	40º 58' 00" Norte
Vértice 42	2º 54' 00" Este	40º 53' 00" Norte
Vértice 43	2º 57' 00" Este	40º 53' 00" Norte
Vértice 44	2º 57' 00" Este	40º 57' 00" Norte
Vértice 45	2º 58' 00" Este	40º 57' 00" Norte
Vértice 46	2º 56' 00" Este	41º 00' 00" Norte
Vértice 47	2º 59' 00" Este	41º 00' 00" Norte
Vértice 48	2º 59' 00" Este	41º 4' 00" Norte
Vértice 49	3º 1' 00" Este	41º 4' 00" Norte
Vértice 50	3º 1' 00" Este	41º 7' 00" Norte
Vértice 51	3º 6' 00" Este	41º 7' 00" Norte
Vértice 52	3º 6' 00" Este	41º 8' 00" Norte

El perímetro así definido delimita una superficie de 2.754 cuadrículas mineras.

Madrid, 31 de diciembre de 1979.—El Director general, José Sierra López.

2687

RESOLUCION del Registro de la Propiedad Industrial por la que se dispone el cumplimiento de la sentencia dictada por la Audiencia Territorial de Madrid, declarada firme en el recurso contencioso-administrativo número 1014/76, promovido por «Caterpillar Tractor, C. O.», contra resolución de este Registro de 30 de septiembre de 1975.

En el recurso contencioso-administrativo número 1014/76, interpuesto ante la Audiencia Territorial de Madrid por «Caterpillar Tractor, C. O.», contra resolución de este Registro de 30 de septiembre de 1975, se ha dictado con fecha 12 de abril de 1978 por la citada Audiencia sentencia, declarada firme, cuya parte dispositiva es como sigue:

«Pallamos: Que estimamos el recurso contencioso-administrativo interpuesto por «Caterpillar Tractor C. O.», contra resolución del Registro de la Propiedad Industrial de fecha treinta de septiembre de mil novecientos setenta y cinco y contra la desestimación presunta, por silencio, del recurso de reposición deducido contra aquella, por la que se concedió a «Compañía Auxiliar Técnica, S. A.» la inscripción de la marca número seiscientos dieciséis mil quinientos veintidós «Cat» (gráfica), para distinguir los servicios de su negocio de comercio de importación y exportación de productos agrícolas, maquinaria y mercancías en general, clase treinta y cinco, actos que declaramos no conformes a derecho y que anulamos, dejando sin efecto la inscripción de dicha marca; no hacemos expresa condena en costas.»